

**PALMÉRIO
QUEIROZ**

CONVENÇÃO SOBRE

TRABALHO

MARÍTIMO

CTM, 2006



MARITIME LABOUR CONVENTION



APRESENTAÇÃO

Na condição de Auditor-Fiscal do Trabalho tenho atuado na inspeção aquaviária nos últimos dez anos. Ao longo das inspeções e ao participar de discussões sobre a aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (CTM, 2006), deparei-me com inúmeros questionamentos.

A Convenção aplica-se a que embarcações? Que tipo de embarcação deve ser certificada? Que documentos devem ser elaborados e mantidos a bordo a partir da vigência da Convenção? Navios estrangeiros podem ser inspecionados? Existe penalidade pelo

descumprimento da Convenção? Etc.

Percebi que os armadores, profissionais de saúde e segurança no trabalho, tripulantes, agentes do Estado etc., careciam de um material confiável e de fácil consulta, daí meu interesse em produzir o livro *A Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 Comentada*.

Já respondendo a primeira pergunta, toda embarcação comercial que não navegue exclusivamente em águas abrigadas, com exceção da empregada na pesca, deve cumprir a Convenção.

Sendo assim, todas as embarcações deverão ser fiscalizadas para verificação do cumprimento da CTM, 2006 e algumas serão “certificadas” por entidades credenciadas pelo governo brasileiro. Portanto, mesmo os armadores de embarcações “menores” devem conhecer o conteúdo da Convenção e aplicar suas determinações.

A Convenção é composta por Artigos, Código e Regras. Os dois primeiros tratam dos princípios (obrigações) fundamentais. O Código diz como a Regra será aplicada. A Regra divide-se em Parte A (Normas obrigatórias) e Parte (Normas não obrigatórias).

Neste livro comento a Parte A (Normas obrigatórias), justamente porque necessita ser implementada pelo país (Membro) que

ratificou a Convenção.

Conto com a sua colaboração para aprimorar este e-book e compreensão se ainda restar alguma dúvida, em qualquer caso, entre em contato.

Um abraço.



CONVENÇÃO SOBRE TRABALHO

MARÍTIMO - CTM, 2006

PREÂMBULO

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

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

- **Convenção sobre o Trabalho Forçado, 1930 (Nº 29);**
- **Convenção sobre a Liberdade Sindical e a Proteção do Direito Sindical, 1948 (Nº 87);**
- **Convenção sobre o Direito de Sindicalização e de Negociação**

Coletiva, 1949 (Nº 98);

- Convenção sobre Igualdade de Remuneração, 1951 (Nº 100);

- Convenção sobre a Abolição do Trabalho Forçado, 1957 (Nº 105);

- Convenção sobre a Discriminação (Emprego e Profissão), 1958 (Nº 111);

- Convenção sobre a Idade Mínima, 1973 (Nº 138);

- Convenção sobre as Piores Formas de Trabalho Infantil, 1999 (Nº 182).

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

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

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

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

Relembrando ainda que os padrões internacionais referentes a segurança em navios, segurança humana e qualidade da gestão de embarcações, estipulados na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, revisada; a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, revisada; e os requisitos de formação e competência de marítimos, estipulados na Convenção Internacional de Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto e Certificação para Marítimos, 1978, revisada;

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

Relembrando que o Artigo 94 da Convenção das Nações

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

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

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

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

agenda da sessão; e

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

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

Comentário:

A Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM, 2006) foi adotada no âmbito da Organização Internacional do Trabalho (OIT) em 07/02/2006 e aprovada (ratificada) pelo Brasil por meio do Decreto Legislativo nº 65, de 17/12/2019 (publicação no Diário Oficial da União - Seção 1, página 4, em 19/12/2019). O depósito (instrumento de ratificação) junto ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho pelo governo brasileiro foi realizado em 07/05/2020.

A Convenção entrou em vigor para o Brasil no plano jurídico externo em 7 de maio de 2021 (12 meses após o depósito na OIT) e no campo jurídico interno pelo Decreto nº 10.671/2021, de 9 de

abril, publicado no D.O.U de 12/04/2021, pág. nº 1.

O objetivo desta Convenção é criar um documento que incorpore, no que for possível, todas as Convenções e Recomendações internacionais sobre trabalho marítimo e princípios fundamentais de outras Convenções internacionais sobre trabalho, em especial as citadas no Preâmbulo.

A CTM, 2006 veio se juntar a outras importantes convenções internacionais: Convenção SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974); Convenção MARPOL (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1974) e Convenção STCW (Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, 1978).

O Brasil, ao ratificar a Convenção, se compromete a garantir o direito a todos os marítimos a um emprego digno e cooperar com outros países na aplicação efetiva e o pleno respeito da presente Convenção.

OBRIGAÇÕES GERAIS

Artigo I

1. Todo Membro que ratificar esta Convenção se compromete a conferir pleno efeito a suas disposições na forma estipulada no Artigo VI, a fim de assegurar o direito de toda a gente do mar a um emprego decente.

2. Os Membros cooperarão entre si com vistas a assegurar a efetiva implementação e controle da aplicação desta Convenção.

Comentário:

A CTM, 2006 se aplica a todos os trabalhadores denominados gente do mar (marítimos), sendo marítimo qualquer pessoa empregada ou que trabalha a bordo de um navio ao qual a Convenção se aplica.

O Brasil se obrigou, pelo DL nº 65, publicado em 12/12/2019, a cumprir plenamente as respectivas disposições, em conformidade com as prescrições do artigo VI da Convenção (Regras e Partes A), a fim de garantir o direito de todos os marítimos a um emprego digno.

Em síntese, o Artigo informa que o país que ratifica a Convenção deve garantir o direito de todos os marítimos (gente do mar) a um

emprego digno e cooperar com outros países na aplicação efetiva e o pleno respeito a presente Convenção.

DEFINIÇÕES E ÁREA DE APLICAÇÃO

Artigo II

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

a) autoridade competente - significa o ministro, repartição governamental ou outra autoridade com competência para emitir e controlar a aplicação de regulamentos, ordens ou outras instruções de atendimento obrigatório a respeito da matéria da disposição que se trate;

Comentário:

Autoridade competente é aquela com poderes para instituir regras de cumprimento compulsório no exercício do Controle pelo Estado da Bandeira (embarcações brasileiras) e Controle pelo Estado do Porto (embarcações estrangeiras), por todos os armadores de embarcações comerciais no âmbito da CTM, 2006.

Portaria MTP nº 3.802/2022, I, “autoridade competente - o

Subsecretário de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, para emitir e fiscalizar o cumprimento de regulamentos, ordens ou outras instruções de atendimento obrigatório, a respeito dos assuntos relacionados ao trabalho marítimo, incluindo o Controle pelo Estado da Bandeira e o Controle pelo Estado do Porto, no âmbito da CTM, 2006.”

b) declaração de conformidade do trabalho marítimo - significa a declaração a que se refere a Regra 5.1.3;

Comentário:

A Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo tem duas partes: Parte I, emitida pela autoridade competente (Ministério do Trabalho), com lista de itens a serem inspecionados e Parte II, elaborada pelo armador e identificará as medidas tomadas para assegurar a conformidade contínua. O documento deve permanecer a bordo.

O documento consiste nos requisitos nacionais de trabalho e condições de vida a bordo (Parte I) e um compromisso do armador em atender a legislação no tocante às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo (Parte II). O documento é um anexo do Certificado de Trabalho Marítimo,

sendo a “Parte II” certificada.

CTM, 2006, Regra 5.1.3, “A declaração de conformidade com o trabalho marítimo será anexada ao certificado de trabalho marítimo e terá duas partes: A PARTE I será emitida pela autoridade competente, que: i - identificará a lista de itens a serem inspecionados, de acordo com o parágrafo 1º desta Norma; ii - identificará os requisitos nacionais que incorporam as disposições relevantes desta Convenção, fazendo referência às disposições legais nacionais pertinentes, e, até onde for necessário, fornecerá informação concisa sobre o conteúdo principal dos requisitos nacionais; iii - fará referência a requisitos específicos para o navio, conforme a legislação nacional; iv - registrará eventuais disposições substancialmente equivalentes, adotadas de acordo com o parágrafo 3º do Artigo VI; e v - indicará claramente eventuais isenções concedidas pela autoridade competente, de acordo com o disposto no Título 3; e a PARTE II será elaborada pelo armador e identificará as medidas tomadas para assegurar a conformidade contínua com os requisitos nacionais entre as inspeções e as medidas propostas para assegurar o aprimoramento contínuo.”

Portaria MTP nº 3.802/2022 - Anexo II, DECLARAÇÃO DE

CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO - PARTE I

(A presente Declaração deverá estar anexa ao Certificado de Trabalho Marítimo do navio)

Expedida sob a autoridade de: MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA

A respeito das disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, o navio abaixo indicado se mantém em conformidade com a Norma A5.1.3 da Convenção:

<i>Nome do navio</i>	<i>Número IMO</i>	<i>Arqueação bruta</i>
----------------------	-------------------	------------------------

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente antes mencionada, que:

a) as disposições da Convenção sobre o Trabalho Marítimo estão integralmente incorporadas nos requisitos nacionais listados abaixo;

b) estes requisitos estão contidos na legislação nacional a que se faz referência abaixo; explicações sobre o conteúdo desses requisitos serão fornecidas, quando necessário, observando-se

que a legislação brasileira reconhece a prevalência dos acordos e convenções coletivas de trabalho sobre a legislação, ressalvadas as disposições contidas no art. 611-B da Consolidação das Leis Trabalhistas;

c) os detalhes de toda disposição de equivalência substancial adotada em virtude dos parágrafos 3º e 4º do artigo VI são indicados depois dos dispositivos nacionais correspondentes listados a seguir;

d) toda isenção concedida pelo Ministério do Trabalho e Previdência conforme o Título 3 da Convenção será indicada em seção própria; e

e) também se faz referência a todo requisito previsto na legislação nacional para uma categoria específica de navios.

1. Idade mínima (Regra 1.1):

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

- A idade mínima para o trabalho a bordo de navios brasileiros é de 18 (dezoito) anos, devendo ser observadas as disposições constantes da Seção II das Normas da Autoridade Marítima para

Aquaviários - NORMAM-13/DPC.

2. Atestados médicos (Regra 1.2):

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

- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 168 - Exame médico.

- Norma Regulamentadora nº 30 - NR 30

- É obrigatória a realização dos exames médicos admissional, periódico, de retorno ao trabalho, de mudança de função e demissional, em conformidade com os padrões mínimos estabelecidos na Norma Regulamentadora nº 30.

3. Qualificações da gente do mar (Regra 1.3):

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

- Normas da Autoridade Marítima para o Ensino Profissional Marítimo de Aquaviários - NORMAM-30/DPC.

4. Acordos de emprego da gente do mar (Regra 2.1):

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

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho, com versões em português e inglês.

- Todo contrato de trabalho deverá ser celebrado na forma escrita, observando-se as disposições do parágrafo 4º da Norma A.2.1, em português e possuir modelo em inglês.

- Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 - Art. 7º, parágrafo único.

- Lei nº 12.506, de 11 de outubro de 2011 - Aviso Prévio.

5. Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado (Regra 1.4):

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

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

- Capítulo III da Portaria XXX do Ministério do Trabalho e Previdência, que regulamenta disposições da CTM, 2006.

- Caso o armador venha a utilizar serviços de recrutamento e colocação de gente do mar, somente poderá fazê-lo com aqueles que estejam certificados por organização que tenha firmado Acordo

de Reconhecimento com o Ministério do Trabalho e Previdência.

6. Horas de trabalho e de descanso (Regra 2.3):

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

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.*
- Disposições dos Parágrafos 10, 11 e 12 da Norma A2.3.*
- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigos 66 - Período mínimo de descanso entre duas jornadas de trabalho.*
- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 67 - Descanso semanal de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas.*
- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 71 - Intervalo mínimo na jornada de trabalho para repouso ou alimentação .*
- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigos 248 a 250 - Jornada de trabalho de tripulante.*

7. Níveis de tripulação do navio (Regra 2.7):

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

- *Tripulação mínima - Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto - NORMAM-01/DPC, Capítulo 1.*

- *Tripulação adicional (quando existente) - Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.*

8. Alojamento (Regra 3.1):

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha alojamento decente a bordo.

- *Norma Regulamentadora nº 30 - NR 30.*

- *Resolução ANVISA RDC-72, de 29 de dezembro de 2009 - Capítulo IV, Seção III.*

- *Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.*

9. Serviços de lazer a bordo (Regra 3.1):

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha instalações de lazer a bordo.

- *Norma Regulamentadora nº 30 - NR 30*

- *Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.*

10. Alimentação e serviço de mesa (Regra 3.2):

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

- Norma Regulamentadora nº 30 - NR 30.

- Resolução ANVISA RDC-72, de 29 de dezembro de 2009 - Capítulo IV, Seções I e IV.

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (Regra 4.3):

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

- Norma Regulamentadora nº 30 - NR 30.

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

12. Assistência médica a bordo (Regra 4.1):

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

- Norma Regulamentadora nº 30 - NR 30.

- Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto - NORMAM-01/DPC, Capítulo 4, Seção V.

- Resolução ANVISA RDC-72, de 29 de dezembro de 2009 -
Capítulo IV, Seção II.

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

13. Procedimentos de tramitação de queixas a bordo (Regra 5.1.5):

Finalidade: Assegurar que todo navio que arvora a bandeira brasileira adote procedimentos a bordo para a tramitação justa, eficaz e ágil de queixas da gente do mar.

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

- Capítulo IV da Portaria XXX do Ministério do Trabalho e Previdência, que regulamenta disposições da CTM, 2006.

14. Pagamento dos salários (Regra 2.2):

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

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

- Constituição Federal de 1988 - Art. 7º, inciso XVII - Terço adicional na remuneração de férias.

- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 59 - Limites e remuneração da jornada extraordinária.

- *Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 73 - Remuneração do trabalho noturno.*
- *Consolidação das Leis do Trabalho - Artigos 142 a 145 - Remuneração e abono de férias, e prazo para seu pagamento.*
- *Consolidação das Leis do Trabalho - Artigos 457 a 464 - Composição, forma e prazo de pagamento de salários.*
- *Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 477, §§ 6º e 8º - Prazo de quitação de verbas devidas na rescisão do contrato de trabalho e penalização por seu descumprimento.*
- *Consolidação das Leis do Trabalho - Artigos 479 e 481 - Indenizações devidas em rescisão antecipada de contratos a termo.*
- *Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 484-A - Verbas rescisórias devidas na extinção do contrato de trabalho por acordo entre empregado e empregador.*
- *Lei nº 4.749, de 12 de agosto de 1965 - 13º Salário.*
- *Lei nº 12.506, de 11 de outubro de 2011 - Aviso Prévio.*
- *Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991 - Art. 32, inciso I - Folha de pagamento.*

- Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990 - Artigos 15, 17-A e 18 - Contribuição do empregador ao FGTS.

15. *Garantia financeira para casos de repatriação (Regra 2.5):*

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

Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

- Regra 2.5, parágrafos 1 e 2.

- Norma A2.5.1, parágrafos 1 e 3.

- Norma A2.5.2, parágrafos 2, 5, 6, 7, 9, 10 e 11.

16. *Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador (Regra 4.2):*

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

- *Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.*

- Lei 8.212, de 24 de julho de 1991 - Art. 20, art. 22, incisos I e II, e art. 23, incisos I e II - Contribuições devidas à Seguridade Social.

- Norma A4.2.1, parágrafos 1, 3, 7, 9, 10, 11, 12, 13 e 14.

Nome:

Cargo:

Assinatura:

Local: Data:

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

EQUIVALÊNCIAS SUBSTANCIAIS

Não se aplica nenhuma disposição de equivalência substancial.

Nome:

Cargo:

Assinatura:

Local: Data:

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

EXCEÇÕES CONFORME O TÍTULO 3

Conforme o previsto no Título 3 da Convenção, são indicadas as seguintes exceções permitidas pelo Ministério do Trabalho e Previdência:

- Para os navios construídos até 07 de maio de 2021, aplicam-se a Convenção 92 - Alojamento da Tripulação a Bordo e a Convenção 133 - Alojamento a Bordo de Navios.

Nome:

Cargo:

Assinatura:

Local: Data:

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

c) arqueação bruta - significa a capacidade do volume de carga a ser transportado pelo navio, calculada de acordo com os regulamentos a respeito de mensuração de tonelagem, constantes no Anexo I à Convenção Internacional sobre Mensuração de Tonelagem de Navios, 1969, ou de qualquer Convenção subsequente; no caso de navios cobertos pelo esquema provisório de mensuração de tonelagem adotado pela Organização Marítima Internacional, arqueação bruta é a que consta na coluna de OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Tonelagem (1969);

Comentário:

A informação da arqueação bruta (AB) é imprescindível para determinar se a embarcação (navio) submete-se à Convenção, no tocante a certificação. No Brasil a arqueação é determinada pela Marinha do Brasil e consta no Cartão de Tripulação de Segurança (CTS).

“As embarcações deverão ser submetidas a uma vistoria antes da expedição do Certificado Nacional/Internacional de Arqueação ou das Notas para Arqueação de Embarcação, para verificar se sua construção está efetivamente de acordo com os planos e ou documentos considerados para o cálculo da arqueação bruta e líquida. Tal vistoria deverá se restringir aos detalhes do arranjo e dos espaços fechados considerados, não sendo necessária a verificação das linhas do casco. A Vistoria de Arqueação é solicitada na Capitania ou Delegacia de sua jurisdição ou por meio de Sociedade Classificadora ou Entidade Certificadora.”
(fonte: site da Marinha do Brasil)

d) certificado de trabalho marítimo - significa o certificado a que se refere a Regra 5.1.3;

Comentário:

O Certificado de Trabalho Marítimo é um documento expedido

por empresa autorizada/credenciada pelo Ministério do Trabalho, a pedido do armador.

Por solicitação do armador, a certificadora inspeciona a embarcação (camarotes, cozinha, refeitório, instalações sanitárias etc.) verifica as condições gerais de trabalho (jornada de trabalho, submissão a atestado médico, contrato de trabalho etc.) e ao final emite (ou não) o Certificado, que deve permanecer a bordo junto com a Declaração de Trabalho Marítimo.

CTM, Regra 5.1.3, *“Todo membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira levem a bordo e mantenham atualizado um certificado de trabalho marítimo atestando que as condições de trabalho e de vida da gente do mar no navio, inclusive medidas destinadas a assegurar o cumprimento contínuo das disposições adotadas, a serem incluídas na declaração de conformidade com o trabalho marítimo, a que se refere o parágrafo 4º desta Regra, foram inspecionadas e satisfazem as exigências da legislação nacional ou em outras medidas de implementação desta Convenção.*

Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira levem a bordo e mantenham atualizada uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, especificando os requisitos

nacionais para a implementação desta Convenção, no que tange às condições de trabalho e de vida da gente do mar, e estipulando as medidas adotadas pelo armador para assegurar a conformidade com tais requisitos no navio ou navios de que se trate.

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

e) requisitos desta Convenção - se referem aos requisitos estipulados nos Artigos e nas Regras e na Parte A do Código desta Convenção;

Comentário:

A presente Convenção tem Preâmbulo e Artigos (I a XVI); Regras e Código; Regras e Normas de cumprimento obrigatório (Parte A) e não obrigatório ou “Princípios Orientadores” (Parte B).

O cumprimento da CTM se restringe aos “requisitos” a que se referem os Artigos, Regras e Parte A do Código (Normas).

f) gente do mar - significa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha a bordo de um navio ao qual esta Convenção se aplica;

Comentário:

A Convenção traz a expressão “gente do mar”, que é um conceito amplo: “qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio...”

Nos termos da Convenção, navio é uma embarcação que navegue em “mar aberto” ou “área marítima considerada desabrigada”, podendo também navegar em águas interiores ou abrigadas (lacustre/lago, fluvial/rios, águas abrigada marítimas).

Caso a navegação ocorra unicamente em águas consideradas abrigadas (rios, lagos, represas, baías) a embarcação não se encaixa no conceito de navio da CTM.

Lei nº 9.537/1997, Art. 2º “Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições: II - Aquaviário -

todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional. Art. 7º Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações.”

Decreto nº 2.596/1998 (Regulamenta a Lei nº 9.537/1997), Art. 1º “Os aquaviários constituem os seguintes grupos: I - 1º Grupo - Marítimos: tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação em mar aberto, apoio marítimo, apoio portuário e para a navegação interior nos canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas; II - 2º Grupo - Fluviários: tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação interior nos lagos, rios e de apoio portuário fluvial; III - 3º Grupo - Pescadores: tripulantes que exercem atividades a bordo de embarcações de pesca; IV - 4º Grupo - Mergulhadores: tripulantes ou profissionais não-tripulantes com habilitação certificada pela autoridade marítima para exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação e prestar serviços eventuais a bordo ligados às atividades subaquáticas; V - 5º Grupo - Práticos: aquaviários

*não-tripulantes que prestam serviços de praticagem embarcados;
VI - 6º Grupo - Agentes de Manobra e Docagem: aquaviários não-tripulantes que manobram navios nas fainas em diques, estaleiros e carreiras.”*

Portaria MTP nº 3.802/2022 (Regulamenta as disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006), Art. 2º, IV – “gente do mar - qualquer pessoa que trabalhe de forma contínua a bordo de um navio ao qual se aplicam as disposições da CTM, 2006, excluindo-se profissionais que trabalhem de forma eventual a bordo, tais como técnicos de manutenção e reparo, cientistas, pesquisadores, geólogos, auditores, superintendentes, armadores, práticos, trabalhadores portuários e demais profissionais não tripulantes.”

g) contrato de emprego da gente do mar - inclui tanto o contrato de trabalho como artigos do acordo coletivo de trabalho ou do contrato de engajamento de marítimo;

Comentário:

É o contrato de trabalho nos moldes da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). O contrato de trabalho do marítimo deve

refletir as especificidades do seu trabalho (situação fática).

No contrato do marítimo devem constar os direitos e obrigações: tempo a bordo (navegando) e em terra firme, apuração da jornada de trabalho, escala de trabalho, período de repouso e alimentação, deslocamento embarcação/residência/embarcação etc. A Convenção não fala em contrato de trabalho tácito, que é previsto na CLT.

Convém destacar que, dada a especificidade da atividade e a pouca regulamentação via CLT, o contrato de trabalho e os Acordos e Convenções Coletivas de Trabalho são imprescindíveis e a CTM determina que fiquem a bordo quando citados parcialmente nos contratos de trabalho.

Lei nº 9.537/1997, Art. 7º “Os aquaviários devem possuir o nível de habilitação estabelecido pela autoridade marítima para o exercício de cargos e funções a bordo das embarcações. Parágrafo único. O embarque e desembarque do tripulante submetem-se às regras do seu contrato de trabalho.”

CLT, Art. 248 – Entre as horas 0 (zero) e 24 (vinte e quatro) de cada dia civil, o tripulante poderá ser conservado em seu posto durante

8 (oito) horas, quer de modo contínuo, quer de modo intermitente.

§ 1º - A exigência do serviço contínuo ou intermitente ficará a critério do comandante e, neste último caso, nunca por período menor que 1 (uma) hora. § 2º - Os serviços de quarto nas máquinas, passadiço, vigilância e outros que, consoante parecer médico, possam prejudicar a saúde do tripulante serão executados por períodos não maiores e com intervalos não menores de 4 (quatro) horas.

Art. 249 - Todo o tempo de serviço efetivo, excedente de 8 (oito) horas, ocupado na forma do artigo anterior, será considerado de trabalho extraordinário, sujeito à compensação a que se refere o art. 250, exceto se se tratar de trabalho executado: a) em virtude de responsabilidade pessoal do tripulante e no desempenho de funções de direção, sendo consideradas como tais todas aquelas que a bordo se achem constituídas em um único indivíduo com responsabilidade exclusiva e pessoal; b) na iminência de perigo, para salvaguarda ou defesa da embarcação, dos passageiros, ou da carga, a juízo exclusivo do comandante ou do responsável pela segurança a bordo; c) por motivo de manobras ou fainas gerais que reclamem a presença, em seus postos, de todo o pessoal de bordo; d) na navegação lacustre e fluvial, quando se destina ao

abastecimento do navio ou embarcação de combustível e rancho, ou por efeito das contingências da natureza da navegação, na transposição de passos ou pontos difíceis, inclusive operações de alívio ou transbordo de carga, para obtenção de calado menor para essa transposição. § 1º - O trabalho executado aos domingos e feriados será considerado extraordinário, salvo se se destinar: a) ao serviço de quartos e vigilância, movimentação das máquinas e aparelhos de bordo, limpeza e higiene da embarcação, preparo de alimentação da tripulação e dos passageiros, serviço pessoal destes e, bem assim, aos socorros de urgência ao navio ou ao pessoal; b) ao fim da navegação ou das manobras para a entrada ou saída de portos, atracação, desatracação, embarque ou desembarque de carga e passageiros. § 2º - Não excederá de 30 (trinta) horas semanais o serviço extraordinário prestado para o tráfego nos portos. Art. 250 - As horas de trabalho extraordinário serão compensadas, segundo a conveniência do serviço, por descanso em período equivalente no dia seguinte ou no subsequente dentro das do trabalho normal, ou no fim da viagem, ou pelo pagamento do salário correspondente. Parágrafo único - As horas extraordinárias de trabalho são indivisíveis, computando-se a

fração de hora como hora inteira. Art. 251 - Em cada embarcação haverá um livro em que serão anotadas as horas extraordinárias de trabalho de cada tripulante, e outro, do qual constarão, devidamente circunstanciadas, as transgressões dos mesmos tripulantes. Parágrafo único - Os livros de que trata este artigo obedecerão a modelos organizados pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, serão escriturados em dia pelo comandante da embarcação e ficam sujeitos às formalidades instituídas para os livros de registro de empregados em geral. Art. 252 - Qualquer tripulante que se julgue prejudicado por ordem emanada de superior hierárquico poderá interpor recurso, em termos, perante a Delegacia do Trabalho Marítimo, por intermédio do respectivo comandante, o qual deverá encaminhá-lo com a respectiva informação dentro de 5 (cinco) dias, contados de sua chegada ao porto. [...] Art. 369 - A tripulação de navio ou embarcação nacional será constituída, pelo menos, de 2/3 (dois terços) de brasileiros natos. Parágrafo único - O disposto neste artigo não se aplica aos navios nacionais de pesca, sujeitos a legislação específica. Art. 370 - As empresas de navegação organizarão as relações dos tripulantes das respectivas embarcações, enviando-

as no prazo a que se refere a Seção II deste Capítulo à Delegacia do Trabalho Marítimo onde as mesmas tiverem sede. Parágrafo único - As relações a que alude o presente artigo obedecerão, na discriminação hierárquica e funcional do pessoal embarcado, ao quadro aprovado pelo regulamento das Capitânicas dos Portos. Art. 371 - A presente Seção é também aplicável aos serviços de navegação fluvial e lacustre e à praticagem nas barras, portos, rios, lagos e canais. [...] Art. 442 - Contrato individual de trabalho é o acordo tácito ou expresso, correspondente à relação de emprego.

h) serviço de contratação e colocação de gente do mar - significa qualquer pessoa, empresa, instituição, agência ou outro tipo de organização do setor público ou privado que se dedica a recrutar gente do mar em nome de armadores ou à colocação de gente do mar junto a armadores;

Comentário:

O serviço de recrutamento visa buscar no mercado de trabalho a mão de obra demandada para disponibilizar, após uma capacitação/treinamento, ao armador: São empresas que arregimentam mão de obra no mercado de trabalho, as capacitam e disponibilizam aos armadores, por demanda e em nome destes.

O diferencial vem da expressão “em nome de armadores”, ao que se deduz que haverá um contrato entre o armador e a empresa de recrutamento. A CTM traz a exigência de certificação para essas empresas.

Portaria MTP nº 3.802/2022, Art. 2º, III – “Serviço de recrutamento e colocação de gente do mar - qualquer pessoa física ou jurídica que se dedica ao recrutamento e colocação de gente do mar junto a e armadores ou a seus representantes; e IV - gente do mar - qualquer pessoa que trabalhe de forma contínua a bordo de um navio ao qual se aplicam as disposições da CTM, 2006, excluindo-se profissionais que trabalhem de forma eventual a bordo, tais como técnicos de manutenção e reparo, cientistas, pesquisadores, geólogos, auditores, superintendentes, armadores, práticos, trabalhadores portuários e demais profissionais não tripulantes.

Art. 18. Qualquer serviço de recrutamento e colocação de gente do mar somente poderá operar no território nacional após estar devidamente certificado por organização que tenha firmado Acordo de Reconhecimento com o Ministério do Trabalho e Previdência, por meio da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho, nos termos desta Portaria”

i) navio - significa embarcação outra que não navegue exclusivamente em águas interiores ou em águas dentro de ou adjacentes a águas abrigadas ou áreas onde se aplicam os regulamentos portuários;

Comentário:

Navio é uma embarcação que não navega “exclusivamente” em águas interiores ou em águas dentro de ou adjacentes a águas abrigadas ou áreas onde se aplicam os regulamentos portuários.

Navio é uma embarcação que navegue em “mar aberto” ou “área marítima considerada desabrigada”, podendo também navegar em águas interiores ou abrigadas (lacustre/lago, fluvial/rios, águas abrigada marítimas).

Caso a navegação ocorra unicamente em águas consideradas abrigadas (rios, lagos, represas, baías) a embarcação não se encaixa no conceito de navio da CTM.

Decreto nº 2.596/1998, Art. 3º “A navegação, para efeito deste Regulamento, é classificada como: I - mar aberto: a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas, podendo ser de: a) longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;

b) *cabotagem*: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores; c) *apoio marítimo*: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos. II - *Interior*: a realizada em hidrovias interiores, assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas. *Parágrafo único*. A navegação realizada exclusivamente nos portos e terminais Aquaviários para atendimento de embarcações e instalações portuárias é classificada como de apoio portuário.”

Portaria MTP nº 3.802/2022, Artigo 2º. “II, navio “qualquer embarcação pertencente a entidade pública ou privada, habitualmente destinada a atividades comerciais, excluindo-se embarcações afetas à pesca ou atividade semelhante, embarcações que naveguem ou permaneçam exclusivamente em águas interiores ou em águas abrigadas, em suas imediações ou em zonas abrangidas por regulamentação portuária, embarcações de construção tradicional, embarcações de guerra ou unidades auxiliares da marinha de guerra, e ainda unidades fixas de

perfuração ao largo e unidades de produção, armazenamento e descarga - FPSO que arvoram a bandeira brasileira”.

j) armador - significa o proprietário do navio ou outra organização ou pessoa, como o gerente, agente ou afretador a casco nu, que houver assumido a responsabilidade pela operação do navio em lugar do proprietário e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e responsabilidades cabíveis a armadores em virtude da presente Convenção, independentemente do fato de outra organização ou pessoa cumprir certos deveres ou responsabilidades em nome do armador.

Comentário:

Armador é a empresa ou companhia que explora comercialmente uma embarcação mercante, sendo ou não proprietário da mesma, tendo como preposto na embarcação o comandante. Armador é o que responde (se responsabiliza) pela operação do navio (aprestar).

Lei nº 9.537/1997, Art. 2º, III – “Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, presta a

embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta.”

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

Comentário:

Não existe distinção conceitual entre marítimos e gente do mar, sendo o que navega por profissão (sem distinção de posto ou função) a bordo de embarcação comercial que não navegue exclusivamente em áreas interiores ou abrigadas, excluindo barcos de pesca.

Lei nº 9.537/1997, Art. 2º “Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições: [...] II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional”

Portaria MTP nº 3.802/2022, Art. IV “gente do mar - qualquer pessoa que trabalhe de forma contínua a bordo de um navio ao qual se aplicam as disposições da CTM, 2006, excluindo-se profissionais que trabalhem de forma eventual a bordo, tais

como técnicos de manutenção e reparo, cientistas, pesquisadores, geólogos, auditores, superintendentes, armadores, práticos, trabalhadores portuários e demais profissionais não tripulantes”.

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

Comentário:

Em caso de dúvida na interpretação ou aplicação da presente Convenção, relativamente a considerar-se ou não uma categoria de pessoas como marítimos (artistas, camareiras, garçons), a questão será resolvida pela autoridade competente, após “consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas.”

Essas organizações de armadores e de marítimos são os sindicatos, federações, confederação, associações etc.

Portaria MTP nº 3.802/2022, Art. 2º “Para efeitos de aplicação

da CTM, 2006, considera-se: I - autoridade competente - o Subsecretário de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, para emitir e fiscalizar o cumprimento de regulamentos, ordens ou outras instruções de atendimento obrigatório, a respeito dos assuntos relacionados ao trabalho marítimo, incluindo o Controle pelo Estado da Bandeira e o Controle pelo Estado do Porto, no âmbito da CTM, 2006; Parágrafo único. Eventuais dúvidas quanto à definição de qualquer outra categoria de trabalhadores como gente do mar ou de qualquer outra embarcação como navio, serão esclarecidas pelo Subsecretário de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, ouvidas as representações de armadores e trabalhadores.”

4. Salvo expressa disposição em contrário, esta Convenção se aplica a todos os navios de propriedade pública ou privada, normalmente ocupados em atividades comerciais, exceto navios dedicados à pesca ou a atividade semelhante e navios de construção tradicional, como dhows e juncos. Esta Convenção não se aplica a vasos de guerra nem a unidades navais auxiliares.

Comentário:

A Convenção aplica-se a toda embarcação comercial, que se enquadre no conceito de navio da CTM, sendo que algumas embarcações necessitam de certificação e outras não. Os navios de pesca, artesanais e de guerra estão fora do campo de aplicação.

“Um certificado de trabalho marítimo, complementado por uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, constituirá prova prima facie, salvo prova em contrário, de que o navio foi devidamente inspecionado pelo Membro cuja bandeira ele ostenta e que os dispositivos desta Convenção, relativos às condições de trabalho e de vida da gente do mar, foram satisfeitos, tal como atesta o certificado.” (CTM, 2006, Regra 5.1.1)

Portaria MTP nº 3.802/2022, Art. 2º, “II, navio – qualquer embarcação pertencente a entidade pública ou privada, habitualmente destinada a atividades comerciais, excluindo-se embarcações afetas à pesca ou atividade semelhante, embarcações que naveguem ou permaneçam exclusivamente em águas interiores ou em águas abrigadas, em suas imediações ou em zonas abrangidas por regulamentação portuária, embarcações de construção tradicional, embarcações de guerra ou unidades

auxiliares da marinha de guerra, e ainda unidades fixas de perfuração ao largo e unidades de produção, armazenamento e descarga - FPSO que arvoram a bandeira brasileira.”

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

Comentário:

Caso surja dúvida nesta Convenção sobre sua aplicação a determinado navio ou categoria de navios (embarcação), a questão será resolvida pela autoridade competente, após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas. Essas organizações de armadores e de marítimos são os sindicatos, federações, confederação, associações etc.

Em outras palavras, a decisão de aplicação da CTM a determinado navio (conforme arqueação bruta e ou atividade desenvolvida) cabe à “autoridade”; porém, é necessário ouvir os representantes dos armadores (empregadores) e marítimos (empregados).

Portaria MTP nº 3.802/2022, Art. 2º, “II - navio - qualquer embarcação pertencente a entidade pública ou privada, habitualmente destinada a atividades comerciais, excluindo-se embarcações afetas à pesca ou atividade semelhante, embarcações que naveguem ou permaneçam exclusivamente em águas interiores ou em águas abrigadas, em suas imediações ou em zonas abrangidas por regulamentação portuária, embarcações de construção tradicional, embarcações de guerra ou unidades auxiliares da marinha de guerra, e ainda unidades fixas de perfuração ao largo e unidades de produção, armazenamento e descarga - FPSO que arvoram a bandeira brasileira; Parágrafo único. Eventuais dúvidas quanto à definição de qualquer outra categoria de trabalhadores como gente do mar ou de qualquer outra embarcação como navio, serão esclarecidas pelo Subsecretário de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, ouvidas as representações de armadores e trabalhadores.”

6. Se a autoridade competente determinar que não seria razoável ou viável no momento a aplicação de certos elementos específicos do Código, a que se refere o Artigo VI, parágrafo

1º, a um navio ou a certas categorias de navios que arvoram a bandeira do Membro, as disposições pertinentes do Código não se aplicarão na medida em que a matéria for tratada de maneira diferente pelas leis e regulamentos nacionais ou por acordos de negociação coletiva ou outras medidas. Tal determinação só poderá ser feita mediante consulta com as organizações representativas de armadores e de gente do mar interessadas e somente em relação a navios com arqueação bruta inferior a 200 e que não realizam viagens internacionais.

Comentário:

A autoridade pode decidir não ser razoável (nem possível), no momento, aplicar a determinada embarcação (navio) elementos do Código referido no Artigo VI, parágrafo 1 (as Regras e as disposições da “Parte A do Código”). Nesse caso, “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”. É necessário consultar as organizações de armadores e de marítimos.

As Regras e as disposições da Parte A do Código sempre serão

obrigatórias para os navios com uma arqueação bruta (AB) igual ou acima de 200, conforme definição de navio da CTM, 2006.

Como não houve exceção no normativo nacional, em todas as embarcações (navios) será obrigatório o cumprimento da CTM, 2006.

Portaria MTP nº 3.802/2022, Art. 2º, “I- autoridade competente – o Subsecretário de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, para emitir e fiscalizar o cumprimento de regulamentos, ordens ou outras instruções de atendimento obrigatório, a respeito dos assuntos relacionados ao trabalho marítimo, incluindo o Controle pelo Estado da Bandeira e o Controle pelo Estado do Porto, no âmbito da CTM, 2006.”

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

Comentário:

Qualquer decisão tomada por um Membro (Brasil) ao abrigo do

disposto nos parágrafos 3 (relativamente a considerar-se ou não, uma categoria de pessoas como marítimos), 5 (aplicabilidade da presente Convenção a determinado navio ou categoria de navios) ou 6 (aplicar determinados elementos do Código) deve ser comunicada ao Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho (OIT), que informará aos demais Membros da Organização.

A CTM é uma norma de aplicação internacional, daí a necessidade de outros países saberem o que é exigível das embarcações, conforme a bandeira.

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

Comentário:

Quando houver referência (citação) à CTM, 2006 fica entendido que incluem as Regras (Parte A e B) e o Código, além dos Artigos.

DIREITOS E PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

Artigo III

Todo Membro certificar-se-á que os dispositivos de sua

legislação respeitam, no contexto desta Convenção, os direitos fundamentais referentes à:

a) liberdade de associação e liberdade sindical e reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva;

b) eliminação de todas as formas de trabalho forçado;

c) efetiva abolição do trabalho infantil; e

d) eliminação de discriminação em matéria de emprego e profissão.

Comentário:

DIREITOS FUNDAMENTAIS: Liberdade de associação e liberdade sindical e o reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva; eliminação de todas as formas de trabalho forçado; efetiva abolição do trabalho infantil e eliminação de discriminação em matéria de emprego e profissão.

CF, art. 7º “São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: (...); Art. 8º é livre a associação profissional ou sindical, observado o seguinte: (...); Art. 9º é assegurado o direito de greve, competindo aos

trabalhadores decidir sobre a oportunidade de exercê-lo e sobre os interesses que devam por meio dele defender. (...); Art. 10. é assegurada a participação dos trabalhadores e empregadores nos colegiados dos órgãos públicos em que seus interesses profissionais ou previdenciários sejam objeto de discussão e deliberação. Art. 11. Nas empresas de mais de duzentos empregados, é assegurada a eleição de um representante destes com a finalidade exclusiva de promover-lhes o entendimento direto com os empregadores.”

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

Artigo IV

- 1. Toda gente do mar tem direito a um local de trabalho seguro e protegido no qual se cumpram as normas de segurança.**
- 2. Toda gente do mar tem direito a condições justas de emprego.**
- 3. Toda gente do mar tem direito a condições decentes de trabalho e de vida a bordo.**
- 4. Toda gente do mar tem direito a proteção da saúde, assistência médica, medidas de bem-estar e outras formas de proteção**

social.

5. Todo Membro assegurará, nos limites de sua jurisdição, que os direitos de emprego e direitos sociais da gente do mar, a que se referem os parágrafos precedentes deste Artigo serão plenamente implementados conforme requer esta Convenção. Salvo disposição em contrário nesta Convenção, essa implementação poderá ser assegurada por meio de leis ou regulamentos nacionais, acordos e convenções coletivas, pela prática ou outras medidas aplicáveis.

Comentário:

DIREITOS DE EMPREGO E DIREITOS SOCIAIS: Local de trabalho seguro e protegido no qual se cumpram as normas de segurança; direito a condições justas de emprego; condições decentes de trabalho e de vida a bordo; direito a proteção da saúde, assistência médica, medidas de bem-estar e outras formas de proteção social.

APLICAÇÃO DA CTM: Leis ou regulamentos nacionais, acordos e convenções coletivas, pela prática ou outras medidas aplicáveis.

Os “direitos em matéria de emprego e direitos sociais da

gente do mar” são assegurados pela Constituição Federal, Consolidação das Leis do Trabalho (Decreto-Lei 5.452/43), Previdência Social (Lei 8.213/91), Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho etc.

Quanto ao “... local de trabalho seguro e protegido no qual se cumpram as normas de segurança...” é a razão de existir das normas regulamentadoras do Ministério do Trabalho, em especial a NR 30, que é uma Norma setorial.

NR 30, 1.1 “Esta Norma Regulamentadora e seu anexo estabelecem requisitos para a proteção e o resguardo da segurança e da saúde no trabalho Aquaviário, disciplinando medidas a serem observadas nas organizações e nos ambientes de trabalho para a prevenção de possíveis lesões ou agravos à saúde.”

RESPONSABILIDADE DE IMPLEMENTAÇÃO E CONTROLE DA APLICAÇÃO

Artigo V

1. Todo Membro deverá implementar e controlar a aplicação da legislação ou outras medidas que adotar para cumprir seus

compromissos ao amparo desta Convenção com respeito a navios e gente do mar sob sua jurisdição.

2. Todo Membro exercerá efetivamente sua jurisdição e controle sobre os navios que arvorarem sua bandeira, estabelecendo um sistema destinado a assegurar o cumprimento dos requisitos desta Convenção, inclusive inspeções periódicas, relatórios, monitoramento e o recurso a processos judiciais em conformidade com a legislação aplicável.

3. Todo Membro assegurará que os navios que arvorarem sua bandeira tenham a bordo um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, como determinado nesta Convenção.

4. Todo navio ao qual esta Convenção se aplicar, poderá, em conformidade com a legislação internacional, ser inspecionado por um Membro que não o país da bandeira, quando o navio se encontrar em um de seus portos, a fim de verificar se o navio está em conformidade com os dispositivos desta Convenção.

5. Todo Membro exercerá efetivamente sua jurisdição e controle sobre os serviços de contratação e colocação de gente

do mar que estiverem sediados em seu território.

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

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

Comentário:

RESPONSABILIDADE DE APLICAR E FAZER CUMPRIR AS DISPOSIÇÕES: o Membro (Brasil) é responsável por implementar esta Convenção, aplicar leis e regulamentos ou outras medidas que tenham adotado para que esta Convenção e a legislação nacional sejam cumpridas.

SISTEMA PRÓPRIO PARA GARANTIR O RESPEITO PELAS

PRESCRIÇÕES: Mediante inspeções regulares, relatórios, medidas de acompanhamento e procedimentos legais previstos na legislação aplicável.

CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO E DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO: Todos os navios (a que se aplique a presente Convenção) devem ser submetidos a inspeção quando se encontrar num porto (navios de bandeira nacional e navios estrangeiros) e portar os citados documentos.

CONTROLE SOBRE OS SERVIÇOS DE RECRUTAMENTO E COLOCAÇÃO DOS MARÍTIMOS: Cabe ao Membro disciplinar e fiscalizar o processo de recrutamento (seleção) e colocação dos marítimos.

NAVIOS DE UM ESTADO QUE NÃO TENHA RATIFICADO A CONVENÇÃO: Não se beneficiam de um tratamento mais favorável que os navios que arvoram a bandeira de estados que a tenham ratificado: Penalizar os navios de qualquer bandeira que violarem a presente Convenção.

Portaria MTP nº 3.802/2022 – “Regulamenta as disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, da Organização Internacional do Trabalho - OIT, promulgada pelo Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021, relativamente à autorização de organizações reconhecidas, certificação de navios brasileiros, operação de serviços de recrutamento e colocação de gente do mar e sistema de tramitação de queixas a bordo”.

Regulamento da Inspeção do Trabalho (Decreto 4552/2002) - Art. 1º “O Sistema Federal de Inspeção do Trabalho, a cargo do Ministério do Trabalho e Emprego, tem por finalidade assegurar, em todo o território nacional, a aplicação das disposições legais, incluindo as convenções internacionais ratificadas, os atos e decisões das autoridades competentes e as convenções, acordos e contratos coletivos de trabalho, no que concerne à proteção dos trabalhadores no exercício da atividade laboral.”

REGRAS e PARTES A e B do CÓDIGO

Artigo VI

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

obrigatórias.

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

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

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

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

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

Comentário:

REGRAS E DISPOSIÇÕES DA “PARTE A DO CÓDIGO”: Tem força de lei, ou seja, devem ser cumpridas na forma da CTM.

DISPOSIÇÕES DA “PARTE B DO CÓDIGO”: Não são obrigatórias, são recomendações, orientações.

RESPEITAR OS DIREITOS E PRINCÍPIOS ESTABELECIDOS: Aplicar cada um deles, da forma indicada nas disposições correspondentes da “Parte A”.

FORMAS DE ASSEGURAR OS DIREITOS: Diretamente pela aplicação da CTM ou por legislação nacional “substancialmente equivalente” (NR-30 - Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário, CLT, CF).

EQUIVALE A DISPOSITIVOS DA CONVENÇÃO: Qualquer lei,

regulamento, convenção coletiva ou outra medida que favoreça a plena realização do objetivo e do fim geral da disposição ou das disposições em questão da ‘Parte A do Código’ de efeito à disposição e disposições em questão da Parte A do Código.

CONSULTA A ORGANIZAÇÕES REPRESENTATIVAS DE ARMADORES E GENTE DO MAR

Artigo VII

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

Comentário:

NÃO EXISTAM NO MEMBRO ORGANIZAÇÕES REPRESENTATIVAS: Essa situação não se aplica ao Brasil.

FLEXIBILIZAÇÃO DESTA CONVENÇÃO: Sem que haja consulta às organizações de armadores e de marítimos,

somente será possível após consulta à Comissão Tripartida Especial da OIT.

ENTRADA EM VIGOR

Artigo VIII

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

Comentário:

FIRMADA PELA OIT: em 07/02/2006

APROVADA PELO BRASIL: Decreto Legislativo nº 65, de 17/12/2019 (publicação no Diário Oficial da União - Seção 1, Página 4, em 19/12/2019).

DEPÓSITO (RATIFICAÇÃO NA OIT): Junto ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho pelo governo brasileiro em 07/05/2020.

EM VIGOR PARA O BRASIL NO PLANO JURÍDICO EXTERNO: em 7 de maio de 2021 (12 meses após o depósito na OIT).

EM VIGOR PARA O BRASIL NO PLANO JURÍDICO INTERNO: O texto foi promulgado pelo Decreto nº 10.671/2021, de 9/4/2021 (publicado no DOU de 12/4/2021).

DENÚNCIA

Artigo IX

1. O Membro que houver ratificado esta Convenção poderá denunciá-la depois de expirados dez anos a contar da data de entrada em vigor da Convenção, mediante notificação ao

Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho. A denúncia produzirá efeito somente um ano após a data em que tiver sido registrada.

2. O Membro que, no prazo de um ano após o término do período de dez anos mencionado no parágrafo 1º deste Artigo, não tenha feito uso do direito de denúncia previsto neste Artigo, ficará obrigado durante um novo período de dez anos, depois do qual poderá denunciar a presente Convenção no término de cada novo período de dez anos, nas condições previstas neste Artigo.

Comentário:

DENUNCIAR: Anular, romper, participar o termo da presente Convenção somente decorrido um período de dez anos, após a data de entrada em vigor inicial da Convenção, por comunicação enviada ao Diretor-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, para efeitos de registro. A denúncia apenas produzirá efeitos um ano após o seu registro.

PRAZO DE UM ANO, APÓS O PERÍODO DE DEZ ANOS: Se não fizer uso da faculdade de denúncia, ficará obrigado por um

novo período de dez anos, podendo posteriormente denunciar no termo de cada novo período de dez anos.

EFEITO DA ENTRADA EM VIGOR

Artigo X

Esta Convenção revisa as seguintes Convenções:

Convenção sobre Idade Mínima (Trabalho Marítimo), 1920 (Nº 7);

Convenção sobre Indenização de Desemprego (Naufrágio), 1920, (Nº 8);

Convenção sobre Colocação de Marítimos, 1920 (Nº 9);

Convenção sobre Exame Médico de Menores (Trabalho Marítimo), 1921 (Nº 16);

Convenção sobre Contrato de Engajamento de Marítimos, 1926 (Nº 22);

Convenção sobre Repatriação de Marítimos, 1926 (Nº 23);

Convenção sobre Certificados de Capacidade dos Oficiais, 1936 (Nº 53);

Convenção sobre Férias Remuneradas (Trabalho Marítimo), 1936 (Nº 54);

Convenção sobre Obrigações do Armador (Doença e Acidente de Gente do Mar), 1936 (Nº 55);

Convenção sobre Seguro Doença (Trabalho Marítimo), 1936 (Nº 56);

Convenção sobre Horas de Trabalho e Tripulação (Trabalho Marítimo), 1936 (Nº 57);

Convenção sobre Idade Mínima (Trabalho Marítimo), 1936, (Nº 58);

Convenção sobre Alimentação e Serviço de Mesa (Tripulação de Navios), 1946 (Nº 68);

Convenção sobre Certificado de Aptidão de Cozinheiros de Navio, 1946 (Nº 69);

Convenção sobre Seguridade Social (Gente do Mar), 1946 (Nº 70);

Convenção sobre Férias Remuneradas (Gente do Mar), 1946 (Nº 72);

Convenção sobre Exame Médico (Gente do Mar), 1946 (Nº 73);

Convenção sobre Certificado de Aptidão de Marítimo Qualificado, 1946 (Nº 74);

Convenção sobre Alojamento da Tripulação, 1946 (Nº 75);

Convenção sobre Salário, Horas de Trabalho e Tripulação, 1946 (Nº 76);

Convenção sobre Férias Remuneradas (Gente do Mar) (Revista), 1949 (Nº 91);

Convenção sobre Alojamento da Tripulação a Bordo (Revista), 1949 (Nº 92);

Convenção sobre Salário, Horas de Trabalho e Tripulação (Revista), 1949 (Nº 93);

Convenção sobre Salário, Horas de Trabalho e Tripulação (Revista) 1958 (Nº 109);

Convenção sobre Alojamento da Tripulação (Disposições Suplementares), 1970 (Nº 133);

Convenção sobre Prevenção de Acidentes do Trabalho (Marítimos), 1970 (Nº 134);

Convenção sobre Continuidade de Emprego da Gente do Mar, 1976 (Nº 145);

Convenção sobre Férias Anuais Remuneradas da Gente do Mar, 1976 (Nº 146);

Convenção sobre Normas Mínimas na Marinha Mercante, 1976 (Nº 147);

Protocolo de 1996 à Convenção sobre Normas Mínimas na Marinha Mercante, 1976 (Nº 147);

Convenção sobre o Bem-Estar dos Trabalhadores Marítimos no Mar e no Porto, 1987 (Nº 163);

Convenção sobre a Proteção da Saúde e a Assistência Médica aos Trabalhadores Marítimos, 1987 (Nº 164);

Convenção sobre Seguridade Social da Gente do Mar, 1987 (Nº 165);

Convenção sobre Repatriação dos Trabalhadores Marítimos (Revista), 1987 (Nº 166);

Convenção sobre a Inspeção do Trabalho Marítimo, 1996 (Nº 178);

Convenção sobre Contratação e Colocação de Gente do Mar, 1996 (Nº 179); e

Convenção sobre a Duração dos Trabalhos a Bordo e

Tripulação, 1996 (Nº 180).

Comentário:

As Convenções citadas, e outras disposições sobre o tema, foram revisadas ou atualizadas pela CTM, 2006.

A idéia é haver um instrumento jurídico único que concentre todas as disposições sobre o trabalho dos marítimos.

FUNÇÕES DE DEPOSITÁRIO

Artigo XI

1. O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho notificará a todos os Membros da Organização Internacional do Trabalho o registro de todas as ratificações, declarações e denúncias ao amparo desta Convenção.

2. Quando estiverem atingidas as condições previstas no Artigo VIII, parágrafo 3º, o Diretor-Geral chamará a atenção dos Membros da Organização para a data em que a Convenção entrará em vigor.

Comentário:

DEPOSITÁRIO: Diretor-Geral do Secretariado Internacional do

Trabalho.

ATRIBUIÇÃO: Notificar todos os Membros (países) da Organização Internacional do Trabalho do registro das ratificações, aceitações e denúncias que lhe forem comunicadas por força da presente Convenção.

Artigo XII

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

Comentário:

ATRIBUIÇÃO DO SECRETARIADO INTERNACIONAL DO TRABALHO: Notificar todos os Membros da OIT do registro de todas as ratificações, aceitações e denúncias e ao Secretário-Geral das nações unidas com as informações completas sobre todas as ratificações, aceitações e denúncias registradas por força da Convenção.

Artigo 102 da Carta das Nações Unidas, 1. “Todo tratado e todo acordo internacional, concluídos por qualquer Membro das Nações Unidas depois da entrada em vigor da presente Carta, deverão, dentro do mais breve prazo possível, ser registrados e publicados pelo Secretariado. 2. Nenhuma parte em qualquer tratado ou acordo internacional que não tenha sido registrado de conformidade com as disposições do parágrafo 1 deste Artigo poderá invocar tal tratado ou acordo perante qualquer órgão das Nações Unidas.”

COMITÊ TRIPARTITE ESPECIAL

Artigo XIII

1. O Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho examinará continuamente a aplicação desta Convenção, por intermédio de um comitê instituído com competências específicas na área de normas do trabalho marítimo.

2. A fim de tratar de assuntos em conformidade com esta Convenção, o Comitê consistirá em dois representantes designados pelo Governo de cada Membro que houver

ratificado esta Convenção e representantes de Armadores e Gente do Mar designados pelo Conselho de Administração, após consulta à Comissão Paritária Marítima.

3. Os representantes governamentais de Membros que ainda não tiverem ratificado esta Convenção poderão participar do Comitê, porém sem direito a voto a respeito de qualquer matéria tratada em virtude desta Convenção. O Conselho de Administração poderá convidar outras organizações ou entidades a se fazer representar no Comitê por observadores.

4. Os votos de cada representante de Armador e de Gente do Mar no Comitê serão ponderados, a fim de assegurar que o grupo de Armadores e o grupo de Gente do Mar detenham, cada um, metade do poder de voto do total de governos representados na reunião em apreço e com direito a voto.

Comentário:

FINALIDADE DA COMISSÃO PARITÁRIA MARÍTIMA DA OIT: Acompanhar a aplicação da Convenção, sob supervisão do Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho.

COMPOSIÇÃO DA COMISSÃO: 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.

VOTOS DE CADA REPRESENTANTE: de Armador e de Gente do Mar no Comitê serão ponderados, a fim de assegurar que o grupo de Armadores e o grupo de Gente do Mar detenham, cada um, metade do poder de voto do total de governos representados na reunião em apreço e com direito a voto.

EMENDAS A ESTA CONVENÇÃO

Artigo XIV

1. Emendas a qualquer disposição desta Convenção poderão ser adotadas pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho em conformidade com o Artigo 19 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho e das regras e procedimentos da Organização para a adoção de Convenções.

Emendas ao Código também poderão ser adotadas de acordo com os procedimentos previstos no Artigo XV.

2. No caso de Membros cuja ratificação desta Convenção tiver sido registrada antes da adoção de uma emenda, o texto da emenda lhes será comunicado para ratificação.

3. No caso de outros Membros da Organização, o texto emendado da Convenção lhes será comunicado para ratificação, de acordo com o Artigo 19 da Constituição.

4. Uma emenda será considerada aceita na data em que forem registradas ratificações da emenda ou da Convenção emendada, segundo for o caso, por pelo menos 30 Membros detentores de no mínimo 33% da arqueação bruta da frota mercante mundial.

5. Uma emenda adotada ao amparo do Artigo 19 da Constituição será obrigatória somente para os Membros da Organização cuja ratificação tiver sido registrada pelo Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho.

6. Para os Membros a que se refere o parágrafo 2º deste Artigo, uma emenda entrará em vigor 12 meses após a data

de aceitação a que se refere o parágrafo 4º deste Artigo ou 12 meses após a data em que a ratificação da emenda tiver sido registrada, se essa data ocorrer por último.

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

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

9. Um Membro cuja ratificação desta Convenção tiver sido registrada após a adoção da emenda, porém antes da data a que se refere o parágrafo 4º deste Artigo, poderá, mediante uma declaração anexada ao instrumento de ratificação, especificar que a ratificação se refere à Convenção sem a emenda em apreço. No caso dessa ratificação acompanhada da referida declaração,

a Convenção entrará em vigor para o referido Membro 12 meses após a data em que a ratificação for registrada. Se o instrumento de ratificação não for acompanhado da referida declaração, ou se a ratificação for registrada na data ou após a data a que se refere o parágrafo 4º, a Convenção entrará em vigor para o referido Membro 12 meses após a data em que a ratificação tiver sido registrada e, quando entrar em vigor em conformidade com o parágrafo 7º deste Artigo, a emenda passará a ser obrigatória para o referido Membro, salvo se a emenda dispuser em contrário.

Comentário:

CRITÉRIOS PARA ENTRADA EM VIGOR DE EMENDAS À CONVENÇÃO: Citadas ementas serão possíveis por “Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho”.

EMENDA ADOTADA: Força obrigatória para os Membros da organização e “entra em vigor doze meses após a data de aceitação referida no parágrafo 4 do presente artigo, ou doze meses após a data de registro do respectivo instrumento de ratificação.”

Nenhuma Convenção da OIT poderá ser menos favorável que

qualquer direito assegurado nacionalmente ao trabalhador de qualquer Membro.

Artigo 19 da Constituição da OIT, Artigo 19 1. “Se a Conferência pronunciar-se pela aceitação de propostas relativas a um assunto na sua ordem do dia, deverá decidir se essas propostas tomarão a forma: a) de uma convenção internacional; b) de uma recomendação, quando o assunto tratado, ou um de seus aspectos não permitir a adoção imediata de uma convenção. 2. Em ambos os casos, para que uma convenção ou uma recomendação seja aceita em votação final pela Conferência, são necessários dois terços dos votos presentes. 3. A Conferência deverá, ao elaborar uma convenção ou uma recomendação de aplicação geral, levar em conta os países que se distinguem pelo clima, pelo desenvolvimento incompleto da organização industrial ou por outras circunstâncias especiais relativas à indústria, e deverá sugerir as modificações que correspondem, a seu ver, às condições particulares desses países. 4. Dois exemplares da convenção ou da recomendação serão assinados pelo Presidente da Conferência e pelo Diretor-Geral. Um destes exemplares será depositado nos arquivos da Repartição Internacional do Trabalho

e o outro entregue ao Secretário Geral das Nações Unidas. O Diretor-Geral remeterá a cada um dos Estados-Membros uma cópia autêntica da convenção ou da recomendação. 5. Tratando-se de uma convenção: a) será dado a todos os Estados-Membros conhecimento da convenção para fins de ratificação; b) cada um dos Estados-Membros compromete-se a submeter, dentro do prazo de um ano, a partir do encerramento da sessão da Conferência (ou, quando, em razão de circunstâncias excepcionais, tal não for possível, logo que o seja, sem nunca exceder o prazo de 18 meses após o referido encerramento), a convenção à autoridade ou autoridades em cuja competência entre a matéria, a fim de que estas a transformem em lei ou tomem medidas de outra natureza; c) os Estados-Membros darão conhecimento ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho das medidas tomadas, em virtude do presente artigo, para submeter a convenção à autoridade ou autoridades competentes, comunicando-lhe, também, todas as informações sobre as mesmas autoridades e sobre as decisões que estas houverem tomado; d) o Estado-Membro que tiver obtido o consentimento da autoridade, ou autoridades competentes, comunicará ao Diretor-Geral a ratificação formal da convenção

e tomará as medidas necessárias para efetivar as disposições da dita convenção; e) quando a autoridade competente não der seu assentimento a uma convenção, nenhuma obrigação terá o Estado-Membro a não ser a de informar o Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho nas épocas que o Conselho de Administração julgar convenientes sobre a sua legislação e prática observada relativamente ao assunto de que trata a convenção...”

EMENDAS AO CÓDIGO

Artigo XV

- 1. O Código poderá ser emendado mediante o procedimento estabelecido no Artigo XIV ou, salvo expressa disposição em contrário, em conformidade com o procedimento estabelecido neste Artigo.**
- 2. Uma emenda ao Código poderá ser proposta ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho pelo governo de qualquer Membro da Organização ou pelo grupo de representantes de Armadores ou pelo grupo de representantes de Gente do Mar que tiverem sido designados para o Comitê**

a que se refere o Artigo XIII. Uma emenda proposta por um governo terá de ser proposta ou apoiada no mínimo por cinco governos de Membros que tiverem ratificado a Convenção ou pelo grupo de representantes de Armadores e de Gente do Mar a que se refere este parágrafo.

3. Após verificar se uma emenda proposta atende às exigências do parágrafo 2º deste Artigo, o Diretor-Geral a comunicará prontamente, acompanhada de comentários e sugestões que julgar apropriados, a todos os Membros da Organização, convidando-os a enviar suas observações ou sugestões a respeito da proposta num prazo de seis meses ou outro prazo, que não deverá ser inferior a três meses nem superior a nove meses, prescrito pelo Conselho de Administração.

4. Ao expirar o prazo referido no parágrafo 3º acima, a proposta, acompanhada de um resumo das eventuais observações ou sugestões submetidas em conformidade com o mesmo parágrafo, será transmitida ao Comitê para consideração em reunião. A emenda será considerada adotada pelo Comitê se:

a) pelo menos a metade dos governos dos Membros que tiverem

ratificado a Convenção estiverem presentes à reunião em que a proposta for considerada;

b) uma maioria de pelo menos dois terços do Comitê votar a favor da emenda; e

c) essa maioria consistir em votos a favor lançados por pelo menos a metade do poder de voto dos governos, a metade dos votos dos Armadores e a metade dos votos da Gente do Mar dos membros do Comitê presentes quando a proposta for colocada em votação.

5. A emenda aprovada em conformidade com o parágrafo 4º acima será submetida à aprovação da Conferência em sua próxima sessão. Essa aprovação exigirá uma maioria de dois terços dos votos lançados pelos delegados presentes. Caso não se obtenha essa maioria, a emenda proposta será enviada novamente ao Comitê, que a reexaminará, se assim entender conveniente.

6. Emendas aprovadas pela Conferência serão notificadas pelo Diretor-Geral a todos os Membros cuja ratificação desta Convenção tiver sido registrada antes da data em que a

Conferência as tiver aprovado. Esses membros serão referidos doravante como “membros ratificantes”. A notificação fará referência a este Artigo e especificará o prazo para a comunicação de eventual discordância formal. Tal prazo será de dois anos a contar da data da notificação, salvo se, na ocasião da aprovação, a Conferência tiver estabelecido outro prazo, que será de pelo menos um ano. Uma cópia da notificação será transmitida aos demais Membros da Organização para sua informação.

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

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

com o parágrafo 11. Contudo:

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

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

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

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

11. O Membro que tiver manifestado formalmente sua discordância de uma emenda poderá retirar sua discordância

a qualquer momento. Se o Diretor-Geral receber notificação dessa retirada depois de a emenda ter entrado em vigor, a emenda entrará em vigor para esse Membro seis meses a contar da data em que a notificação for registrada.

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

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

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

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

ii - tiver emitido notificação, em conformidade com o parágrafo 8º, alínea “a”, deste Artigo, de que sua aceitação estaria sujeita a uma notificação expressa subsequente e não tiver aceitado a

emenda; e

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

Comentário:

PROCEDIMENTOS PARA EMENDAR O CÓDIGO.

CÓDIGO: Indica o modo de aplicação das Regras. Composto por Parte A (normas obrigatórias) e uma Parte B (princípios orientadores, não obrigatórios). Pode ser emendado segundo procedimento simplificado (art. XV).

QUEM PODE PROPOR EMENDAS AO CÓDIGO: Governo de um Membro (país) da Organização, grupo dos representantes dos armadores ou grupo dos representantes dos marítimos.

A QUEM PROPOR: Diretor-Geral da Secretaria do Internacional

do Trabalho.

CONDIÇÃO: Ter sido proposta ou ser apoiada por, pelo menos, cinco governos de membros que tenham ratificado a Convenção ou pelo grupo dos representantes dos armadores ou dos marítimos acima mencionados.

CRITÉRIOS: Mediante o procedimento estabelecido no Artigo XIV ou, salvo expressa disposição em contrário, em conformidade com o procedimento estabelecido neste Artigo (Artigo 19 da Constituição da OIT, citado no Artigo anterior).

CTM, 2006 “A Convenção é composta por três partes distintas, mas ligadas entre si, os Artigos, as Regras e o Código. 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 19º da Constituição da Organização Internacional do Trabalho (ver artigo XIV da Convenção). 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 Regras”.

LÍNGUAS AUTÊNTICAS

Artigo XVI

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

Comentário:

VERSÕES ADOPTADA PELA ONU/OIT: Versões francesa e inglesa dos textos. Infelizmente, não se adotou também o espanhol ou português.

NAVIOS QUE FAZEM VIAJEM INTERNACIONAL: Deve haver uma cópia da Convenção em inglês.

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

1. O propósito desta nota explicativa, que não faz parte da Convenção sobre Trabalho Marítimo, é propiciar uma orientação geral sobre a Convenção.

2. A Convenção consiste em três partes diferentes, porém inter-relacionadas: os Artigos, as Regras e o Código.

3. Os Artigos e as Regras estabelecem os direitos e princípios fundamentais e as obrigações básicas dos membros ratificantes da Convenção. Os Artigos e as Regras só poderão ser modificados pela Conferência ao amparo do Art. 19 da Constituição da Organização Internacional do Trabalho (ver Art. XIV da Convenção).

4. O Código contém os pormenores da implementação das Regras. Consiste numa Parte A (normas obrigatórias) e numa Parte B (diretrizes não-obrigatórias). O Código pode ser emendado pelo procedimento simplificado a que se refere o Art. XV da Convenção. Visto que o Código se atém aos pormenores da implementação, as emendas a ele devem restringir-se ao alcance geral dos Artigos e das Regras.

5. As Regras e o Código estão estruturados em áreas gerais sob cinco Títulos:

Título 1: Requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios;

Título 2: Condições de emprego;

Título 3: Alojamento, instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa a bordo;

Título 4: Proteção da saúde, assistência médica, bem-estar e proteção social; e

Título 5: Cumprimento e controle da aplicação.

6. Cada Título contém grupos de dispositivos relacionados com um determinado direito ou princípio (ou medida de controle de aplicação, no caso do Título 5), com a respectiva numeração.

O primeiro grupo do Título 1, por exemplo, consiste na Regra 1.1, Norma A1.1 e Diretriz B1.1, relativas à idade mínima.

7. A Convenção tem três finalidades principais:

a) estabelecer, nos Artigos e nas Regras, um conjunto sólido de direitos e princípios;

b) permitir, mediante o Código, um grau considerável de flexibilidade na forma como os Membros implementam esses direitos e princípios; e

c) assegurar, em conformidade com o Título 5, que o cumprimento e o controle da aplicação dos direitos e princípios

ocorram de maneira devidamente apropriada.

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

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

última obrigação significa mais do que simplesmente ter um armário de remédios a bordo. Uma indicação mais precisa daquilo de que se trata é dada na correspondente Diretriz B41.1 (parágrafo 4º), de modo a assegurar que o conteúdo do armário seja armazenado, utilizado e mantido de forma apropriada.

10. Os Membros que tiverem ratificado esta Convenção não são obrigados a cumprir a Diretriz em apreço e, como se indicou nos dispositivos do Título 5 a respeito do controle do porto pelo Estado, as inspeções tratariam apenas dos requisitos relevantes desta Convenção (Artigos, Regras e Normas da Parte A). Contudo, os Membros são obrigados, em conformidade com o parágrafo 2º do Artigo VI, a considerar devidamente o cumprimento de suas responsabilidades decorrentes da Parte A do Código, na maneira exposta na Parte B. Se, depois de ter considerado as diretrizes relevantes, o Membro decidir adotar uma forma diferente de armazenar, utilizar e manter o conteúdo do armário de remédios, para seguirmos com o exemplo acima, em conformidade com a Norma da Parte A, isso seria aceitável. Por outro lado, ao seguir a Diretriz indicada na Parte B, o

Membro, bem como os órgãos da OIT responsáveis por zelar pela implementação das convenções internacionais sobre o trabalho, poderão estar seguros, sem maiores considerações, de que a forma adotada pelo Membro é adequada para o cumprimento das responsabilidades decorrentes da Parte A, à qual a Diretriz se refere.

Comentário:

NOTA EXPLICATIVA: Trata da estruturação da CTM; visa facilitar a leitura e aplicação da Convenção, com seus Artigos, Regras e Código

ARTIGOS E REGRAS: Direitos e princípios fundamentais. Obrigações fundamentais dos Membros que ratificaram a Convenção. Só podem ser emendados pela Conferência da OIT.

CÓDIGO: Indica o modo de aplicação das Regras. Composto por Parte A (normas obrigatórias) e uma Parte B (princípios orientadores, não obrigatórios). Pode ser emendado segundo o procedimento simplificado da (art. XV - Emendas ao Código).

TÍTULOS: São agrupamentos por grandes temas, como Condições para o trabalho dos marítimos a bordo dos navios; condições de

trabalho; alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa; proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social; cumprimento e aplicação das disposições. Cada Título será seguido de Regra e Norma.

Exemplifica a distribuição do conteúdo como no exemplo: Título 1; Regra 1.1; Norma A1.1; B1.1 (Princípio orientador).

OBJETIVOS DA CONVENÇÃO: Conjunto sólido de direitos e princípios em Artigos e Regras; flexibilidade na forma de aplicação destes princípios e direitos (flexibilidade do Código); assegurar (através do Título V - Cumprimento e aplicação das disposições) que os princípios e os direitos sejam corretamente respeitados e aplicados.

ELEMENTOS DE FLEXIBILIZAÇÃO: Cumprimento da CTM se dá, também, pelo atendimento da legislação nacional equivalente (medidas globalmente equivalentes no conjunto, como a NR 30); na forma geral como são estabelecidas as prescrições obrigatórias de um grande número das disposições da Parte A, ou seja, não existe um detalhamento excessivo; reforça o aspecto de flexibilidade a Parte B ser apenas “recomendatória” (princípios orientadores), inclusive

indicando a melhor prática para melhor atender a Parte obrigatória.

CONTROLE PELO ESTADO DO PORTO: Onde o navio navega, aporta; se limita aos Artigos, Regras e Normas da “Parte A”.

REGRAS e CÓDIGO

REQUISITOS MÍNIMOS PARA TRABALHAR

A BORDO DE NAVIOS

TÍTULO I

Regra 1.1 - IDADE MÍNIMA

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

- 1. Nenhuma pessoa abaixo da idade mínima será empregada ou contratada para trabalhar a bordo de navios.**
- 2. A idade mínima estabelecida quando da entrada em vigor desta Convenção é de 16 anos.**

3. Uma idade mínima superior será exigida para trabalhar nas circunstâncias especificadas no Código.

Norma A1.1 - IDADE MÍNIMA

1. Será proibido o emprego, engajamento ou trabalho de pessoas abaixo de 16 anos a bordo de navios.

2. O trabalho noturno de gente do mar menor de 18 anos será proibido. Para os fins desta Norma, “noite” será definida em conformidade com a lei e a prática nacional. Abrangerá um período de pelo menos nove horas, que começará no mais tardar à meia-noite e não poderá terminar antes das 5 horas.

3. Uma exceção à estrita observação dessa restrição referente a trabalho noturno poderá ser feita pela autoridade competente, quando:

a) o treinamento efetivo da gente do mar em apreço, em conformidade com os programas e horários estabelecidos, for prejudicado; ou

b) a natureza específica da tarefa ou um programa de treinamento reconhecido exigir que a gente do mar a que se

refere a exceção desempenhe tarefas à noite e a autoridade determinar, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes, que o trabalho não será prejudicial à sua saúde ou bem-estar.

Comentário:

PROIBIDO QUALQUER TRABALHO: Para pessoas abaixo de 16 anos e trabalho noturno para menor de 18 anos.

HORÁRIO NOTURNO: Conforme lei e a prática nacional. Período de pelo menos nove horas, entre meia-noite e 5 horas.

EXCEÇÃO: Treinamento ou a natureza específica da tarefa ou um programa de treinamento reconhecido exigir que a gente do mar a que se refere a exceção desempenhe tarefas à noite e a autoridade determinar, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes, que o trabalho não será prejudicial à sua saúde ou bem-estar.

CF, art. 7º “São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: [...]

XXXIII - proibição de trabalho noturno, perigoso ou insalubre a menores de dezoito e de qualquer trabalho a menores de dezesseis

anos, salvo na condição de aprendiz, a partir de quatorze anos.”

CLT, art. 73. “Salvo nos casos de revezamento semanal ou quinzenal, o trabalho noturno terá remuneração superior a do diurno e, para esse efeito, sua remuneração terá um acréscimo de 20 % (vinte por cento), pelo menos, sobre a hora diurna. § 1º a hora do trabalho noturno será computada como de 52 minutos e 30 segundos. § 2º considera-se noturno, para os efeitos deste artigo, o trabalho executado entre as 22 horas de um dia e as 5 horas do dia seguinte.”

DIRETRIZ

Diretriz B1.1 - Idade mínima

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

Regra 1.2 - ATESTADO MÉDICO

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

embarcação.

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

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

Norma A1.2 - ATESTADO MÉDICO

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

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

e do respectivo atestado.

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

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

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

exame por outro profissional médico independente ou por um árbitro médico independente.

6. No atestado médico deverá constar particularmente o seguinte:

a) a audição e a vista do interessado e a visão de cores do interessado a ser destacado para funções em que a aptidão para o trabalho a ser realizado pode ser afetada por defeito da visão de cores, são todas satisfatórias; e

b) o interessado não padece de nenhuma condição médica suscetível de se agravar com o serviço a bordo ou de tornar o candidato inapto para tal serviço ou ainda de colocar em perigo a saúde de outras pessoas a bordo.

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

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

b) um atestado de visão de cores será válido pelo prazo máximo de seis anos.

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

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

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

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

Comentário:

OS CERTIFICADOS MÉDICOS: Exames médicos ou ASOs devem refletir o estado de saúde dos marítimos relativamente às funções que irão exercer.

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

VALIDADE: 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 e os certificados relativos à percepção das cores permanecem válidos por um período máximo de seis anos.

NEGADO OU SUJEITA A ALGUMA LIMITAÇÃO DE SUA CAPACIDADE: Oportunidade de se submeter a novo exame por outro profissional médico independente ou por um árbitro médico independente.

TRABALHO SEM UM ATESTADO MÉDICO: Desde que o período para tal permissão não ultrapasse três meses e o interessado possua um atestado médico vencido em data recente.

ATESTADOS MÉDICOS EM NAVIO EM VIAGENS

INTERNACIONAIS: Expedidos, como condição mínima, em inglês (modelo STCW).

CLT, art. 168 – “Será obrigatório exame médico, por conta do empregador, nas condições estabelecidas neste artigo e nas instruções complementares a serem expedidas pelo ministério do trabalho: I - a admissão; II - na demissão; III - periodicamente.

§ 1º - o Ministério do Trabalho baixará instruções relativas aos casos em que serão exigíveis exames: a) por ocasião da demissão; b) complementares. § 2º - Outros exames complementares poderão ser exigidos, a critério médico, para apuração da capacidade ou aptidão física e mental do empregado para a função que deva exercer. § 3º - O Ministério do Trabalho estabelecerá, de acordo com o risco da atividade e o tempo de exposição, a periodicidade dos exames médicos. § 4º - O empregador manterá, no estabelecimento, o material necessário à prestação de primeiros socorros médicos, de acordo com o risco da atividade. § 5º - O resultado dos exames médicos, inclusive o exame complementar, será comunicado ao trabalhador, observados os preceitos da ética médica.”

NR 30, 30.5.1 “Além das disposições previstas na Norma Regulamentadora nº 07 (NR-07), o Programa de Controle

Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO deve contemplar o disposto nesse item. 30.5.1.1 Para os trabalhadores aquaviários do grupo marítimos, devem ser adotados os padrões médicos e o modelo de certificado médico (health certificate - Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos - STCW) estabelecidos no quadro III desta NR, sem prejuízo da elaboração do Atestado de Saúde Ocupacional - ASO, conforme a NR-07 e disposições desta NR sobre o tema. 30.5.2 Os exames médicos compreendem exames clínicos e exames complementares realizados de acordo com as especificações da NR-07. 30.5.2.1 Uma cópia do Atestado de Saúde Ocupacional - ASO deve ser mantida na embarcação em meio físico ou eletrônico. 30.5.3 Caso o prazo de validade do exame médico expire no decorrer de uma travessia, fica prorrogado até a data da escala da embarcação em porto onde haja condições necessárias para realização desses exames, observado o prazo máximo de quarenta e cinco dias. 30.5.4 Podem ser realizados outros exames complementares, a critério do médico responsável, desde que relacionados aos riscos ocupacionais identificados e classificados no PGRTA.”

DIRETRIZ

Diretriz B1. 2 - Atestado Médico

Diretriz B1.2.1 - Diretrizes internacionais

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

Regra 1.3 - FORMAÇÃO E QUALIFICAÇÕES

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

1. A gente do mar não trabalhará a bordo de navio, a não ser que

esteja formada ou que tenha sido certificada como competente ou qualificada para desempenhar suas tarefas.

2. Não será permitido à gente do mar trabalhar a bordo de navio, a não ser que tenha concluído com êxito o treinamento sobre segurança pessoal a bordo.

3. Formação e certificação conforme os instrumentos obrigatórios adotados pela Organização Marítima Internacional serão considerados em conformidade com os dispositivos dos parágrafos 1º e 2º desta Regra.

4. O Membro que, quando de sua ratificação da Convenção, estiver sujeito à Convenção sobre Certificado de Aptidão de Marítimo Qualificado, 1946 (Nº 74), continuará a cumprir suas obrigações ao amparo da referida Convenção até que as disposições obrigatórias referentes a sua matéria tenham sido adotadas pela Organização Marítima Internacional e entrado em vigor, ou até o lapso de cinco anos a contar da entrada em vigor desta Convenção, de conformidade com o Artigo VIII, parágrafo 3º, se esta data ocorrer primeiro.

Comentário:

FORMAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DOS AQUAVIÁRIOS:
Ofertadas pela Marinha do Brasil. O exercício da profissão fica condicionado a participação nos cursos do Programa do Ensino Profissional Marítimo para Aquaviários/PREPOM – aquaviários.

O assunto é disciplinado pela NORMAM-13/DPC (Normas da Autoridade Marítima para a Carreira de Aquaviários), que estabelece normas e procedimentos relativos ao ingresso, inscrição e à carreira dos aquaviários. Para o exercício da atividade profissional em embarcações nacionais o Aquaviário deverá estar portando a caderneta de inscrição e registro (CIR) com a etiqueta de dados pessoais atualizada.

ANR 30 - Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário, do Ministério do Trabalho, exige de capacitação e treinamento para todos os tripulantes de embarcações.

NR 30, 30.17.1 “Além do previsto na NR-01, a capacitação e treinamento em segurança e saúde no trabalho deve atender ao disposto neste item. 30.17.1.1 O tomador de serviços de profissionais não tripulantes deverá exigir do prestador de serviços o(s) certificado(s) de capacitação para o exercício das atividades

que irão realizar. 30.17.2 Toda capacitação que envolver a operação de máquina ou de equipamento deverá ter conteúdo programático compatível com a máquina ou o equipamento a ser utilizado. 30.17.3 Do Treinamento inicial 30.17.3.1 O treinamento inicial será presencial, aplicado a todos os tripulantes e terá carga horária mínima de 4 (quatro) horas, abordando, no mínimo, o seguinte conteúdo programático: a) capacitação básica em segurança do trabalho: I - as condições do local de trabalho; II - os riscos inerentes às atividades desenvolvidas; III - o uso adequado dos equipamentos de proteção individual e coletiva; e b) em caso de operação de máquina ou de equipamento, o mencionado no subitem 30.17.2. 30.17.3.2 Os treinamentos periódicos deverão ser aplicados a cada 2 (dois) anos e abranger no mínimo o conteúdo programático do treinamento inicial”.

Regra 1.4 - CONTRATAÇÃO E COLOCAÇÃO

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

1. Toda a gente do mar terá acesso a um sistema eficiente,

adequado e idôneo para encontrar emprego a bordo de navio, sem ônus para o interessado.

2. Os serviços de contratação e colocação que operarem no território de um Membro terão de coadunar-se com as normas estipuladas neste Código.

3. Todo membro exigirá, em relação a gente do mar para trabalhar em navios que arvoram sua bandeira, que os armadores que utilizarem serviços de contratação e colocação de gente do mar sediados em países ou territórios aos quais esta Convenção não se aplica, terão de assegurar que os serviços atendam aos requisitos estipulados no Código.

Norma A1.4 - CONTRATAÇÃO E COLOCAÇÃO

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

2. Se, no território de um Membro, houver em operação serviços privados de contratação e colocação de gente do mar ou serviços que realizem a contratação e a colocação

de um grande número de candidatos, esses serviços somente poderão operar se estiverem em conformidade com um sistema padronizado de licenciamento ou certificação ou com outra forma de regulamentação. Esse sistema será estabelecido, modificado ou alterado somente após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar. Caso haja dúvida se esta Convenção se aplica a serviços privados de contratação e colocação, a questão será dirimida pela autoridade competente em cada Membro, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes. A proliferação indevida de serviços privados de contratação e colocação não será incentivada.

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

bandeira. Os serviços a que se refere este parágrafo devem satisfazer as seguintes condições:

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

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

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

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

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

a) impedir um Membro de manter um serviço público gratuito de contratação e colocação de gente do mar ao amparo de uma política que atenda às necessidades dos armadores e da gente

do mar, faça ou não esse serviço parte de um serviço público de emprego para todos os trabalhadores e empregadores, e seja ou não coordenado por tal serviço; ou

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

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

a) proibir os serviços de contratação e colocação de gente do mar de utilizar meios, mecanismos ou listas cuja finalidade seja impedir ou dissuadir gente do mar de conseguir emprego para o qual os candidatos estiverem qualificados;

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

c) assegurar que os serviços de contratação e colocação que operam em seu território:

i - mantenham um registro atualizado de toda a gente do mar por eles contratada ou colocada e que esse registro esteja disponível para inspeção pela autoridade competente;

ii - certifiquem-se de que a gente do mar seja informada de seus direitos e deveres previstos no acordo e contrato de trabalho antes ou no decorrer do processo de engajamento, e de que providências sejam tomadas para que a gente do mar possa examinar seus contratos de trabalho antes e depois de assinados e receba uma cópia dos referidos contratos;

iii - verifiquem se a gente do mar por eles contratada ou colocada é qualificada e está de posse dos documentos necessários para o trabalho em vista e que os acordos e contratos de trabalho estejam em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis e com os acordos ou convenções de negociação coletiva que fizerem parte do acordo de trabalho;

iv - verifiquem, até onde for viável, que o armador dispõe dos meios para evitar que gente do mar fique abandonada num porto estrangeiro;

v - examinem e respondam a eventuais queixas sobre suas atividades e informem a autoridade competente a respeito de alguma queixa não resolvida; e

vi - estabeleçam um sistema de proteção, por meio de seguro ou outra medida equivalente apropriada, a fim de compensar a gente do mar de perdas financeiras que porventura incorrerem devido à falha do serviço de contratação e colocação ou ao descumprimento do acordo de trabalho por parte do armador pertinente.

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

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

segundo couber, representantes de armadores e de gente do mar.

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

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

10. Nada nesta Norma deverá ser interpretado de modo a diminuir as obrigações e responsabilidades dos armadores ou

de um Membro em relação a navios que ostentam sua bandeira.

Comentário:

SISTEMA PARA ENCONTRAR UM EMPREGO A BORDO DE UM NAVIO: Não há um sistema específico. O sistema não pode cobrar do trabalhador pelo serviço.

UM SERVIÇO PÚBLICO DE RECRUTAMENTO E COLOCAÇÃO DE MARÍTIMOS: Não existe no país; o que há são serviços públicos de intermediação de mão de obra para todos que buscam um emprego, não apenas para os marítimos.

SERVIÇOS PRIVADOS DE RECRUTAMENTO E COLOCAÇÃO DE MARÍTIMOS: Exigência de só exercerem a sua atividade ao abrigo de um sistema normalizado com de licenciamento ou de certificação ou de qualquer outra forma de regulamentação: Atendido pela Portaria MTP nº 3.802/2022.

IMPOSIÇÕES PARA O SERVIÇO DE INTERMEDIÇÃO DE MÃO DE OBRA: Serviço de recrutamento e colocação gerido de acordo com uma convenção coletiva celebrada entre esta organização e um armador (contrato); tanto a organização de marítimos como o armador estão estabelecidos no território do

Membro; o Membro dispor de uma legislação nacional ou de um procedimento para autorizar ou registrar a convenção coletiva que permite a exploração do serviço de recrutamento e colocação; o serviço de recrutamento e colocação é gerido de acordo com a lei e exigem medidas comparáveis às previstas no parágrafo 5 da presente Norma para proteger e promover os direitos dos marítimos em matéria de emprego.

Quanto ao “serviço de recrutamento e colocação gerido de acordo com uma convenção coletiva celebrada entre esta organização e um armador” temos uma prática incomum no Brasil, posto que convenção ou acordo coletivo no país serve para regular relação de emprego, sendo firmada entre os sindicatos dos trabalhadores e empregadores (armadores). O que se pode exigir é um contrato prévio entre o armador e o prestador de serviços.

PAGAMENTO DE HONORÁRIOS OU OUTROS CUSTOS PELOS MARÍTIMOS: Não permitido, direta ou indiretamente. Porém, informa que os marítimos devem assumir os custos “para obter um certificado médico nacional obrigatório, o certificado profissional nacional e um passaporte ou qualquer outro documento pessoal de viagem semelhante, excetuando o custo dos vistos que

deve ficar a cargo do armador”.

Em nossa legislação as despesas com exames médicos correm por conta do empregador (armador).

CERTIFICAÇÃO DAS EMPRESAS DE SERVIÇO DE RECRUTAMENTO E COLOCAÇÃO DE MARÍTIMOS: As empresas devem ser certificadas por organizações reconhecidas, o que já é atendido pela legislação nacional.

Portaria MTP nº 3.802/2022, Art. 3º “A certificação de navios de bandeira brasileira e de serviços de recrutamento e colocação de gente do mar se dará por organizações reconhecidas pelo Ministério do Trabalho e Previdência, por meio da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho, exclusivamente no âmbito das atividades necessárias à emissão dos documentos relacionados no art. 5º. Art. 4º O reconhecimento de que trata este Capítulo será concedido mediante a formalização de instrumento específico com a organização interessada, denominado Acordo de Reconhecimento, conforme modelo do Anexo I.”

DIRETRIZ

Diretriz B1.4 - Contratação e colocação

Diretriz B1. 4.1 - Diretrizes sobre organização e operação

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

a) tomar as medidas necessárias para promover efetiva cooperação entre os serviços de contratação e colocação de gente do mar, privados ou públicos;

b) considerar as necessidades do setor marítimo, tanto na esfera nacional como na internacional, ao elaborar programas de treinamento de gente do mar que faz parte da tripulação do navio e que é responsável pelas operações de navegação segura e prevenção de contaminação, com a participação de armadores, gente do mar e as instituições de treinamento pertinentes;

c) tomar providências adequadas para a cooperação das organizações representativas de armadores e de gente do mar na organização e operação dos serviços de contratação e colocação, onde esses existirem;

d) determinar, com a devida atenção ao direito à privacidade e à necessidade de preservar o sigilo, as condições em que os dados pessoais da gente do mar poderão ser processados pelos serviços

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

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

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

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

gente do mar; e

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

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

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

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

i - qualificações da gente do mar;

ii - empregos anteriores;

iii - dados pessoais pertinentes ao emprego; e

- iv - dados médicos relevantes para o emprego;
- c) manutenção de listas atualizadas dos navios para os quais os serviços de contratação e colocação fornecem gente do mar, assegurando que existe meio de contatar os serviços numa emergência, 24 horas por dia;
- d) procedimentos para assegurar que a gente do mar não esteja sujeita à exploração pelos serviços de contratação e colocação ou de seu pessoal com respeito a oferta de engajamento em determinados navios ou por determinadas companhias;
- e) procedimentos para evitar oportunidades de exploração de gente do mar, relacionada com antecipação de salários ou outras transações financeiras entre o armador e a gente do mar, intermediadas pelos serviços de contratação e colocação de gente do mar;
- f) publicação transparente dos custos que a gente do mar poderá incorrer no processo de contratação e colocação;
- g) certeza de que a gente do mar está informada de eventuais condições particulares relativas ao trabalho para o qual está sendo engajada e da política particular do armador em relação ao seu engajamento;

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

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

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

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

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

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

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

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

d) melhoria dos procedimentos e condições de contratação e colocação da gente do mar no plano internacional; e

e) planejamento da força de trabalho, levando em conta a oferta e a procura de gente do mar e as necessidades do setor marítimo.

CONDIÇÕES DE EMPREGO

TÍTULO 2

Regra 2.1 - ACORDOS DE EMPREGO DE GENTE DO MAR

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha um acordo

justo de emprego.

1. Os termos e condições de emprego de gente do mar deverão ser estipulados ou expressos em contrato escrito claramente, legalmente aplicável e consistente com as normas estabelecidas no Código.

2. O contrato de emprego de gente do mar deverá ser aceito pela gente do mar em condições que lhes assegure a possibilidade de examinar os termos e condições constantes no acordo e de procurar orientação sobre eles, bem como de aceitá-los livremente antes de assiná-lo.

3. Desde que isso se coadune com a legislação e a prática nacional, será entendido que os contratos de emprego de gente do mar incorporam os acordos e convenções coletivos aplicáveis.

Norma A2.1 - ACORDOS DE EMPREGO DE GENTE DO MAR

1. Todo Membro adotará leis ou regulamentos para assegurar que os navios que arvoram sua bandeira preencham os seguintes requisitos:

a) a gente do mar que trabalha em navios que arvoram sua bandeira tenha um acordo de contratação e colocação de gente do mar assinado pelo candidato e pelo armador ou seu representante ou, caso não se trate de empregado, prova de acerto contratual ou de natureza semelhante, que lhe garanta condições dignas de trabalho e de vida a bordo do navio, como determina esta Convenção;

b) a gente do mar que assinar um contrato de emprego como gente do mar terá possibilidade de examinar o acordo e obter orientação sobre ele antes de assiná-lo, além de outras facilidades necessárias para lhe assegurar que assinou livremente um acordo com suficiente compreensão de seus direitos e responsabilidades;

c) o armador e a gente do mar interessada terão ambos um original assinado do contrato de emprego de gente do mar;

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

por funcionários de uma autoridade competente, inclusive nos portos de escala; e

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

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

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

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

3. O documento a que se refere o parágrafo 1º, alínea “e” desta Norma não deverá conter nenhuma observação a respeito da qualidade do trabalho do interessado a bordo, nem de seu salário. O formato do documento, os pormenores a serem

registrados e a forma de seu registro serão determinados pela legislação nacional.

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

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

b) nome e endereço do armador;

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

d) posição para a qual o interessado foi contratado;

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

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

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

i - se o acordo tiver sido feito por um período indeterminado, condições em que qualquer das partes poderá terminá-lo, bem

como o prazo de aviso prévio, que não poderá ser menor para o armador do que para a gente do mar;

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

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

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

i) direito da gente do mar a repatriação;

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

k) outros dados que a lei nacional exigir.

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

6. Um período mais curto de aviso prévio poderá ser admitido

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

Comentário:

NOS CONTRATOS DE EMPREGO DEVE CONSTAR: Nome completo do interessado, data de nascimento ou idade e local de nascimento; nome e endereço do armador; local e data em que o acordo de emprego de gente do mar foi assinado; posição para a qual o interessado foi contratado; montante do salário do interessado ou, se for o caso, fórmula usada para o seu cálculo; montante de férias anuais remuneradas ou, se for o caso, fórmula usada para o seu cálculo; término do contrato e condições de término, inclusive: i - se o acordo tiver sido feito por um período indeterminado, condições em que qualquer das partes poderá

terminá-lo, bem como o prazo de aviso prévio, que não poderá ser menor para o armador do que para a gente do mar; ii - se o acordo tiver sido feito por um período fixo, a data estabelecida para o seu término; e iii - se o acordo tiver sido feito para uma viagem, o porto de destino e o período de tempo após a chegada até a baixa do serviço; benefícios de saúde e previdenciários a serem assegurados pelo armador à gente do mar; direito da gente do mar a repatriação; referência a um acordo de negociação coletiva, se couber; e outros dados que a lei nacional exigir.

REQUISITOS DO CONTRATO (em leis ou regulamentos):

Acordo de contratação e colocação de gente do mar assinado pelo candidato e pelo armador ou seu representante ou, caso não se trate de empregado, prova de acerto contratual ou de natureza semelhante, que lhe garanta condições dignas de trabalho e de vida a bordo do navio, como determina esta Convenção; possibilidade de examinar o acordo e obter orientação sobre ele antes de assiná-lo, além de outras facilidades necessárias para lhe assegurar que assinou livremente um acordo com suficiente compreensão de seus direitos e responsabilidades; o armador e a gente do mar interessada terão ambos um original assinado do contrato de emprego de gente

do mar; medidas deverão ser tomadas para assegurar que a gente do mar, inclusive o capitão do navio, tenha fácil acesso à informação precisa a bordo sobre as condições de seu emprego, e que essa informação e uma cópia do acordo ou contrato de emprego de gente do mar esteja acessível para ser examinada por funcionários de uma autoridade competente, inclusive nos portos de escala; e receber um documento no qual conste o registro referente a seu emprego a bordo do navio.

AVISO PRÉVIO: No caso de término antecipado do contrato de emprego. A duração desses períodos mínimos deverá ser determinada mediante consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar interessadas, mas não poderá ser inferior a sete dias. Um período mais curto de aviso prévio poderá ser admitido em circunstâncias reconhecidas por legislação ou regulamentos nacionais ou pelos acordos de negociação coletiva pertinentes como justificativa para o término do acordo de emprego mediante aviso prévio de menor duração ou sem aviso prévio. Ao determinar tais circunstâncias, o Membro deverá assegurar que será levada em consideração a necessidade que tem a gente do mar de terminar sem penalidade o emprego mediante aviso prévio

de menor prazo, por razões de solidariedade ou outros motivos prementes.

CF, art. 7º “São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: XXI - aviso prévio proporcional ao tempo de serviço, sendo no mínimo de trinta dias, nos termos da lei.”

CLT, Art. 4º - “considera-se como de serviço efetivo o período em que o empregado esteja à disposição do empregador, aguardando ou executando ordens, salvo disposição especial expressamente consignada. Art. 5º - a todo trabalho de igual valor corresponderá salário igual, sem distinção de sexo”. [...] Art. 13 - a Carteira de Trabalho e Previdência Social é obrigatória para o exercício de qualquer emprego, inclusive de natureza rural, ainda que em caráter temporário, e para o exercício por conta própria de atividade profissional remunerada. Art. 14. A CTPS será emitida pelo Ministério da Economia preferencialmente em meio eletrônico. [...] Art. 29. O empregador terá o prazo de 5 (cinco) dias úteis para anotar na CTPS, em relação aos trabalhadores que admitir, a data de admissão, a remuneração e as condições especiais, se houver, facultada a adoção de sistema manual,

mecânico ou eletrônico, conforme instruções a serem expedidas pelo ministério da economia. § 1º as anotações concernentes à remuneração devem especificar o salário, qualquer que seja sua forma de pagamento, seja ele em dinheiro ou em utilidades, bem como a estimativa da gorjeta. § 4º é vedado ao empregador efetuar anotações desabonadoras à conduta do empregado em sua carteira de trabalho e previdência social. Art. 41 - em todas as atividades será obrigatório para o empregador o registro dos respectivos trabalhadores, podendo ser adotados livros, fichas ou sistema eletrônico, conforme instruções a serem expedidas pelo ministério do trabalho. Parágrafo único - além da qualificação civil ou profissional de cada trabalhador, deverão ser anotados todos os dados relativos à sua admissão no emprego, duração e efetividade do trabalho, a férias, acidentes e demais circunstâncias que interessem à proteção do trabalhador. Art. 58 - A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de 8 (oito) horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite. Art. 59. A duração diária do trabalho poderá ser acrescida de horas extras, em número não excedente de duas, por acordo individual, convenção coletiva ou

acordo coletivo de trabalho. Art. 61 – “Ocorrendo necessidade imperiosa, poderá a duração do trabalho exceder do limite legal ou convencionado, seja para fazer face a motivo de força maior, seja para atender à realização ou conclusão de serviços inadiáveis ou cuja inexecução possa acarretar prejuízo manifesto. Art. 66 Entre 2 (duas) jornadas de trabalho haverá um período mínimo de 11 (onze) horas consecutivas para descanso. art. 67 será assegurado a todo empregado um descanso semanal de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas, o qual, salvo motivo de conveniência pública ou necessidade imperiosa do serviço, deverá coincidir com o domingo, no todo ou em parte. Parágrafo único - nos serviços que exijam trabalho aos domingos, com exceção quanto aos elencos teatrais, será estabelecida escala de revezamento, mensalmente organizada e constando de quadro sujeito à fiscalização. Art. 70 – Salvo o disposto nos artigos 68 e 69, é vedado o trabalho em dias feriados nacionais e feriados religiosos, nos termos da legislação própria. Art. 71 - em qualquer trabalho contínuo, cuja duração exceda de 6 (seis) horas, é obrigatória a concessão de um intervalo para repouso ou alimentação, o qual será, no mínimo, de 1 (uma) hora e, salvo acordo escrito ou contrato coletivo em contrário, não

poderá exceder de 2 (duas) horas. § 1º - não excedendo de 6 (seis) horas o trabalho, será, entretanto, obrigatório um intervalo de 15 (quinze) minutos quando a duração ultrapassar 4 (quatro) horas. § 2º - os intervalos de descanso não serão computados na duração do trabalho. § 3º o limite mínimo de uma hora para repouso ou refeição poderá ser reduzido por ato do ministro do trabalho, indústria e comércio, quando ouvido o serviço de alimentação de previdência social, se verificar que o estabelecimento atende integralmente às exigências concernentes à organização dos refeitórios, e quando os respectivos empregados não estiverem sob regime de trabalho prorrogado a horas suplementares.”

Art. 74. “O horário de trabalho será anotado em registro de empregados. § 2º para os estabelecimentos com mais de 20 (vinte) trabalhadores será obrigatória a anotação da hora de entrada e de saída, em registro manual, mecânico ou eletrônico, conforme instruções expedidas pela secretaria especial de previdência e trabalho do ministério da economia, permitida a pré-assinalação do período de repouso. § 3º se o trabalho for executado fora do estabelecimento, o horário dos empregados constará do registro manual, mecânico ou eletrônico em seu poder, sem prejuízo do

que dispõe o caput deste artigo. § 4º fica permitida a utilização de registro de ponto por exceção à jornada regular de trabalho, mediante acordo individual escrito, convenção coletiva ou acordo coletivo de trabalho.”

DIRETRIZ

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

Diretriz B2.1.1 - Registro de empregos

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

Regra 2.2 - SALÁRIO

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

1. Toda gente do mar deverá receber uma remuneração

periódica e integral pelo seu trabalho, em conformidade com os acordos ou contratos de emprego respectivos.

Norma A2.2 - SALÁRIO

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

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

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

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

a) um sistema que permita a gente do mar, quando assumir o

emprego ou no seu decorrer, de destinar, caso o deseje, uma parcela de seu salário para ser remetida a intervalos regulares para suas famílias por meio de transferências bancárias ou meios semelhantes; e

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

5. Uma eventual taxa pelo serviço a que se referem os parágrafos 3º e 4º desta Norma deverá ser razoável e a taxa de câmbio, salvo disposição em contrário, deverá estar de acordo com a legislação e os regulamentos nacionais, ser igual à prevalecente no mercado ou à taxa oficial publicada, e que não deverá ser desfavorável à gente do mar.

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

Comentário:

GARANTIAS: Pago a cada mês; relatório mensal dos pagamentos; envio total ou parcial de sua renda às suas famílias; levar em devida conta a orientação dada na Parte B do Código.

DEMONSTRATIVO DE PAGAMENTOS: Resumo mensal dos montantes que lhes são devidos e salário mensal. Consagrados na legislação do país.

REMUNERAÇÕES CHEGAREM ÀS FAMÍLIAS: Famílias ou pessoas ou beneficiários legais; prática internacional, sendo impossível imaginar o trabalhador ficar meses sem custear suas despesas em terra, inclusive com familiares.

CLT, art. 3º - “Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário. Art. 5º - A todo trabalho de igual valor corresponderá salário igual, sem distinção de sexo. Art. 6º Não se distingue entre o trabalho realizado no estabelecimento do empregador, o executado no domicílio do empregado e o realizado a distância, desde que estejam caracterizados os pressupostos da relação de emprego. Art. 76 – Salário mínimo é a contraprestação mínima devida e paga diretamente pelo empregador a todo trabalhador, inclusive ao trabalhador rural, sem distinção de sexo, por dia normal de serviço, e capaz de satisfazer, em determinada época e região do país, as suas necessidades normais de alimentação, habitação,

vestuário, higiene e transporte. Art. 78 – Quando o salário for ajustado por empreitada, ou convencionado por tarefa ou peça, será garantida ao trabalhador uma remuneração diária nunca inferior à do salário mínimo por dia normal da região, zona ou subzona. parágrafo único. Quando o salário-mínimo mensal do empregado a comissão ou que tenha direito a percentagem for integrado por parte fixa e parte variável, ser-lhe-á sempre garantido o salário-mínimo, vedado qualquer desconto em mês subsequente a título de compensação. Art. 459 – O pagamento do salário, qualquer que seja a modalidade do trabalho, não deve ser estipulado por período superior a 1 (um) mês, salvo no que concerne a comissões, percentagens e gratificações. § 1º quando o pagamento houver sido estipulado por mês, deverá ser efetuado, o mais tardar, até o quinto dia útil do mês subsequente ao vencido. Art. 460 – Na falta de estipulação do salário ou não havendo prova sobre a importância ajustada, o empregado terá direito a perceber salário igual ao daquela que, na mesma empresa, fizer serviço equivalente ou do que for habitualmente pago para serviço semelhante. Art. 461. Sendo idêntica a função, a todo trabalho de igual valor, prestado ao mesmo empregador, no

mesmo estabelecimento empresarial, corresponderá igual salário, sem distinção de sexo, etnia, nacionalidade ou idade. § 1º trabalho de igual valor, para os fins deste capítulo, será o que for feito com igual produtividade e com a mesma perfeição técnica, entre pessoas cuja diferença de tempo de serviço para o mesmo empregador não seja superior a quatro anos e a diferença de tempo na função não seja superior a dois anos. Art. 464 – O pagamento do salário deverá ser efetuado contra recibo, assinado pelo empregado; em se tratando de analfabeto, mediante sua impressão digital, ou, não sendo esta possível, a seu rogo. Parágrafo único. Terá força de recibo o comprovante de depósito em conta bancária, aberta para esse fim em nome de cada empregado, com o consentimento deste, em estabelecimento de crédito próximo ao local de trabalho. Art. 465. O pagamento dos salários será efetuado em dia útil e no local do trabalho, dentro do horário do serviço ou imediatamente após o encerramento deste, salvo quando efetuado por depósito em conta bancária, observado o disposto no artigo anterior. Art. 466 - O pagamento de comissões e percentagens só é exigível depois de ultimada a transação a que se referem. § 1º - nas transações realizadas por prestações sucessivas, é exigível

o pagamento das percentagens e comissões que lhes disserem respeito proporcionalmente à respectiva liquidação. § 2º - a cessação das relações de trabalho não prejudica a percepção das comissões e percentagens devidas na forma estabelecida por este artigo.

DIRETRIZ

Diretriz B2.2 - Salários

Diretriz B2.2.1 - Definições específicas

1. Para os fins desta Diretriz:

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

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

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

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

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

Diretriz B2.2.2 - Cálculo e remuneração

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

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

b) para fins de cálculo das horas extras, o número normal de horas semanais abrangidas pela remuneração ou salário básico deve ser estabelecido por legislação ou regulamentos nacionais, caso não seja estipulado em acordo ou convenção coletivas, mas não pode

exceder 48 horas por semana; os acordos de negociação coletiva podem conceder um tratamento diferente, porém não menos favorável;

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

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

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

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

b) caso as horas extras sejam pagas por horas trabalhadas além daquelas incluídas no salário consolidado, o adicional não poderá

ser menor que 25 por cento do valor básico correspondente às horas normais de trabalho, segundo o parágrafo 1º desta Diretriz; o mesmo princípio deve ser aplicado às horas extras incluídas no salário consolidado.

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

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

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

4. A legislação nacional adotada após consulta a organizações representativas de armadores e de gente do mar ou, segundo for o

caso, os acordos ou convenções coletivos, deverão levar em conta os seguintes princípios:

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

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

c) os salários deverão ser pagos em moeda legal; se for apropriado, poderão ser pagos por meio de transferência bancária, cheque visado, ou ordem de pagamento;

d) ao término do contrato ou engajamento, toda a remuneração devida deverá ser paga sem demora indevida;

e) penalidades adequadas ou outras medidas apropriadas deverão ser impostas pela autoridade competente em caso de atraso indevido por parte dos armadores ou por falta de pagamento de toda a remuneração devida;

f) os salários deverão ser pagos diretamente na conta bancária designada pela gente do mar, salvo seu pedido por escrito em contrário;

g) ressalvados os dispositivos da alínea “h” deste parágrafo, o armador não poderá impor limites à liberdade da gente do mar de dispor de sua remuneração;

h) deduções da remuneração somente serão permitidas se:

i - a legislação nacional ou um acordo de negociação coletiva aplicável assim dispuserem expressamente e se a gente do mar tiver sido devidamente informada, na maneira considerada mais apropriada pela autoridade competente, das condições das referidas deduções; e

ii - o total das deduções não ultrapassar o limite estabelecido por legislação nacional ou acordos e convenções coletivos, ou por decisões judiciais relativas a tais deduções;

i) nenhuma dedução poderá ser feita da remuneração de gente do mar com o objetivo de obtenção ou preservação do emprego;

j) deverão ser proibidas multas monetárias contra a gente do mar que não sejam as autorizadas por legislação nacional, acordos ou convenções coletivos ou outras disposições;

k) a autoridade competente terá o poder de inspecionar armazéns e serviços disponíveis a bordo do navio, a fim de assegurar que preços justos e razoáveis são cobrados, para o benefício da gente do mar interessada; e

l) se as reivindicações de salário e de outras importâncias devidas à gente do mar pelo seu emprego não forem objeto de seguro em conformidade com as disposições da Convenção Internacional sobre Penhoras e Hipotecas de Navios, de 1993, essas reivindicações deverão ser protegidas ao amparo da Convenção dos Créditos Trabalhistas na Insolvência do Empregador, 1992 (Nº 173).

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

Diretriz B2.2.3 - Salário mínimo

1. Sem prejuízo do princípio de livre negociação coletiva, todo Membro, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar, deveria estabelecer procedimentos para determinar o salário mínimo de gente do mar. As organizações representativas de armadores e de gente do mar deverão participar na operação de tais procedimentos.

2. Ao estabelecer tais procedimentos e fixar o salário mínimo, devida atenção deve ser dada às normas trabalhistas internacionais sobre fixação de salário mínimo, bem como os seguintes princípios:

a) o piso salarial deve levar em conta a natureza do emprego marítimo, o efetivo de tripulação a bordo, e as horas normais de trabalho da gente do mar; e

b) o piso salarial deve ser ajustado de modo a levar em conta as variações do custo de vida e as necessidades da gente do mar.

3. A autoridade competente deve assegurar:

a) mediante um sistema de supervisão e sanções, que os salários não sejam pagos a uma taxa menor do que a taxa ou taxas fixadas;

e

b) que a gente do mar que tiver sido paga a uma taxa abaixo do piso salarial seja capaz de recuperar, por meio de procedimentos judiciais ou outros procedimentos acessíveis e rápidos, o montante da diferença de pagamento.

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

1. A remuneração ou salário básico de um mês civil de serviço por gente do mar apta não deverá ser menor do que o montante periodicamente estabelecido pela Comissão Paritária Marítima ou outro órgão autorizado pelo Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho. Por decisão do Conselho de Administração, o Diretor-Geral notificará aos Membros da Organização o montante revisto.

2. Nenhum dispositivo desta Diretriz deverá ser interpretado de modo a prejudicar acordos assinados entre armadores ou suas organizações e as organizações representativas de gente do mar a respeito da regulamentação dos termos e condições mínimas de emprego, desde que esses termos e condições sejam reconhecidos

pela autoridade competente.

Regra 2.3 - HORAS DE TRABALHO E HORAS DE DESCANSO

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

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

Norma 2.3 - HORAS DE TRABALHO E HORAS DE DESCANSO

1. Para os fins desta Norma:

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

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

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

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

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

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

a) o número máximo de horas não deverá ultrapassar:

i - 14 horas por cada período de 24 horas; e

ii - 72 horas por cada período de sete dias; ou

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

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

ii - 77 horas por cada período de sete dias.

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

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

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

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

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

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

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

11. A escala a que se refere o parágrafo 10º desta Norma será

feita num formato padronizado, no idioma ou idiomas de trabalho do navio e em inglês.

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

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

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

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

Comentário:

Nada foi constado que se choque com a legislação nacional. A

CTM apenas estabelece limites máximos de trabalho e mínimos de descanso, como consignado no texto a seguir: “Todos os membros devem reconhecer que a Norma 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, o registrar, uma convenção coletiva que fixe os horários normais de trabalho dos marítimos numa base não menos favorável que a dita norma.”

HORAS DE TRABALHO: O tempo durante o qual o marítimo está obrigado a efetuar um trabalho para o navio.

HORAS DE DESCANSO: O tempo que não está incluído na duração do trabalho.

Por esse entendimento, não existe intervalo para repouso e alimentação separados. No horário de descanso está incluído o horário para refeição. O horário de descanso não inclui as interrupções de curta duração como as paradas para beber água, ir ao banheiro, fazer uma ligação telefônica etc.

NÚMERO MÁXIMO DE HORAS DE TRABALHO

a) 14 horas em cada período de 24 horas.

Legislação nacional: 8h + 2h extras = 10h ou escala de 12h de trabalho com 36h de descanso.

b) 72 horas em cada período de sete dias.

Legislação nacional: 11h de descanso por dia (entre os turnos de trabalho).

NÚMERO MÍNIMO DE HORAS DE DESCANSO

a) 10 horas em cada período de 24 horas.

Legislação nacional: 11h de descanso por dia (entre os turnos de trabalho).

b) 77 horas em cada período de sete dias.

77h : 7 dias: 11h de descanso diário.

HORAS DE DESCANSO: Não podem ser divididas em mais de dois períodos, devendo um destes períodos ter uma duração mínima de pelo menos seis horas. As horas de descanso podem ser divididas em dois intervalos, assegurando pelo menos 6 horas de descanso ininterrupto.

INTERVALO ENTRE DOIS PERÍODOS CONSECUTIVOS DE DESCANSO: Não deve ultrapassar 14 horas.

QUADRO COM A ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO (afixação, em local de fácil acesso): indicar, para cada função: o horário de serviço a navegar e em porto; o número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de descanso prescrito pela legislação nacional, ou convenções coletivas aplicáveis.

REGISTROS DAS HORAS DIÁRIAS DE TRABALHO OU DE DESCANSO: Controle de jornada de trabalho “ou” de descanso.

A CTM estabelece limites máximos de trabalho e mínimos de descanso visando “garantir aos marítimos a regulamentação da duração do trabalho ou do descanso”, podendo ser adotadas condições mais favoráveis.

CF, art. 7º “São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social: XIII - duração do trabalho normal não superior a oito horas diárias e quarenta e quatro semanais, facultada a compensação de horários e a redução da jornada, mediante acordo ou convenção coletiva de trabalho; XIV - jornada de seis horas para o trabalho realizado em

turnos ininterruptos de revezamento, salvo negociação coletiva; XV - repouso semanal remunerado, preferencialmente aos domingos; XVI - remuneração do serviço extraordinário superior, no mínimo, em cinquenta por cento à do normal.”

CLT, art. 58 – “A duração normal do trabalho, para os empregados em qualquer atividade privada, não excederá de 8 (oito) horas diárias, desde que não seja fixado expressamente outro limite. § 1º não serão descontadas nem computadas como jornada extraordinária as variações de horário no registro de ponto não excedentes de cinco minutos, observado o limite máximo de dez minutos diários.”

DIRETRIZ

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

Diretriz B2.3.1 - Gente do mar jovem

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

a) as horas de trabalho não deverão ultrapassar oito horas por dia e 40 horas por semana e só serão permitidas horas extras se isso for inevitável por motivos de segurança;

b) tempo suficiente deverá ser concedido para todas as refeições, devendo-se assegurar um intervalo de pelo menos uma hora para a principal refeição do dia; e

c) uma pausa de 15 minutos para descanso deverá ser concedida assim que possível a cada duas horas de trabalho contínuo.

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

a) se não for viável para marítimos jovens do convés, da praça das máquinas e do serviço de mesa a bordo que estiverem destacados para tarefas de quarto ou que trabalharem num sistema de turnos pré-estabelecidos; ou

b) se o treinamento efetivo de jovens marítimos, de acordo com programas e horários estabelecidos, for prejudicado.

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

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

Regra 2.4 - DIREITO A FÉRIAS

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

1. Todo Membro exigirá que a gente do mar empregada em navios que arvoram sua bandeira tenha férias anuais remuneradas, em condições apropriadas, em conformidade com o disposto no Código.

2. A gente do mar terá direito a permissão para ir a terra em benefício de sua saúde e bem-estar e segundo as exigências operacionais de suas funções.

Norma A2.4 - DIREITO A FÉRIAS

1. Todo Membro adotará legislação e regulamentos que determinem normas mínimas para férias anuais de gente do mar que trabalha em navios que arvoram sua bandeira, levando em devida conta as necessidades especiais da gente do mar em matéria de férias.

2. Sujeito a eventuais acordos de negociação coletiva ou legislação que estabeleça um método apropriado de cálculo que leve em conta as necessidades especiais da gente do mar em matéria de férias, o direito a férias anuais remuneradas será calculado com base num mínimo de 2,5 dias civis por

mês de emprego. A forma de cálculo do tempo de serviço será determinada pela autoridade competente ou por mecanismo apropriado em cada país. Faltas justificadas ao trabalho não serão consideradas como parte das férias anuais.

3. Será proibido qualquer acordo para dispensar o mínimo de férias anuais prescrito nesta Norma, exceto em casos previstos pela autoridade competente.

Comentário:

Nesse tópico de férias anuais, a legislação nacional avança o patamar da maioria dos países.

FÉRIAS ANUAIS REMUNERADAS: Calculadas com base num mínimo de 2,5 dias civis por mês de emprego.

No Brasil, a matéria férias consta na própria Constituição Federal, sendo fartamente discutida na Consolidação das Leis do Trabalho; assim, nenhum problema quanto a “adotar uma legislação nacional que determine as normas mínimas de férias anuais aplicáveis aos marítimos contratados em navios que arvoram a sua bandeira”.

CF, art. 7º “São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social:

XVII - gozo de férias anuais remuneradas com, pelo menos, um terço a mais do que o salário normal”.

CLT, art. 41 – “Em todas as atividades será obrigatório para o empregador o registro dos respectivos trabalhadores, podendo ser adotados livros, fichas ou sistema eletrônico, conforme instruções a serem expedidas pelo ministério do trabalho. Parágrafo único - além da qualificação civil ou profissional de cada trabalhador, deverão ser anotados todos os dados relativos à sua admissão no emprego, duração e efetividade do trabalho, a férias, acidentes e demais circunstâncias que interessem à proteção do trabalhador.

Art. 129. Todo empregado terá direito anualmente ao gozo de um período de férias, sem prejuízo da remuneração. Art. 130. Após cada período de 12 (doze) meses de vigência do contrato de trabalho, o empregado terá direito a férias, na seguinte proporção: I - 30 (trinta) dias corridos, quando não houver faltado ao serviço mais de 5 (cinco) vezes; II - 24 (vinte e quatro) dias corridos quando houver tido 6 (seis) a 14 (quatorze) faltas; III - 18 (dezoito) dias corridos, quando houver tido de 15 (quinze) a 23 (vinte e três) faltas; IV - 12 (doze) dias corridos, quando houver tido de 24 (vinte e quatro) a 32 (trinta e duas) faltas. § 1º é vedado descontar, do

período de férias, as faltas do empregado ao serviço. § 2º o período das férias será computado, para todos os efeitos, como tempo de serviço. Art. 131. Não será considerada falta ao serviço, para os efeitos do artigo anterior, a ausência do empregado: I - nos casos referidos no art. 473; II - durante o licenciamento compulsório da empregada por motivo de maternidade ou aborto não criminoso, observados os requisitos para percepção do salário-maternidade custeado pela previdência social; III - por motivo de acidente do trabalho ou de incapacidade que propicie concessão de auxílio-doença pela previdência social, excetuada a hipótese do inciso iv do art. 133; IV - justificada pela empresa, entendendo-se como tal a que não tiver determinado o desconto do correspondente salário; V - durante a suspensão preventiva para responder a inquérito administrativo ou de prisão preventiva, quando for impronunciado ou absolvido; e VI - nos dias em que não tenha havido serviço, salvo na hipótese do inciso III do art. 133. Art. 133. “Não terá direito a férias o empregado que, no curso do período aquisitivo: I - deixar o emprego e não for readmitido dentro dos 60 (sessenta) dias subseqüentes à sua saída; II - permanecer em gozo de licença, com percepção de salários, por mais de 30 (trinta) dias;

III - deixar de trabalhar, com percepção do salário, por mais de 30 (trinta) dias em virtude de paralisação parcial ou total dos serviços da empresa; e IV - tiver percebido da previdência social prestações de acidente de trabalho ou de auxílio-doença por mais de 6 (seis) meses, embora descontínuos. § 1º a interrupção da prestação de serviços deverá ser anotada na carteira de trabalho e previdência social. § 2º iniciar-se-á o decurso de novo período aquisitivo quando o empregado, após o implemento de qualquer das condições previstas neste artigo, retornar ao serviço. Art. 134. As férias serão concedidas por ato do empregador, em um só período nos 12 (doze) meses subseqüentes à data em que o empregado tiver adquirido o direito. § 1º somente em casos excepcionais serão as férias concedidas em dois períodos, um dos quais não poderá ser inferior a 10 (dez) dias corridos. § 2º aos menores de 18 (dezoito) anos e aos maiores de 50 (cinquenta) anos de idade, as férias serão sempre concedidas de uma só vez. Art. 135. A concessão das férias será participada, por escrito ao empregado, com antecedência de, no mínimo, 10 (dez) dias, cabendo a este assinar a respectiva notificação. § 1º o empregado não poderá entrar no gozo das férias sem que apresente ao empregador

sua CTPS, para que nela seja anotada a respectiva concessão. § 2º a concessão das férias será, igualmente, anotada no livro ou nas fichas de registro dos empregados. Art. 136. A época da concessão das férias será a que melhor consulte os interesses do empregador. § 1º os membros de uma família, que trabalharem no mesmo estabelecimento ou empresa, terão direito a gozar férias no mesmo período, se assim o desejarem e se disto não resultar prejuízo para o serviço. § 2º o empregado estudante, menor de 18 (dezoito) anos, terá direito a fazer coincidir suas férias com as férias escolares. Art. 137. Sempre que as férias forem concedidas após o prazo de que trata o art. 134, o empregador pagará em dobro a respectiva remuneração. Art. 138. Durante as férias, o empregado não poderá prestar serviço, a outro empregador, salvo se estiver obrigado a fazê-lo em virtude de contrato de trabalho regularmente mantido com aquele.

DIRETRIZ

Diretriz B2.4 - Direito a férias

Diretriz B2.4.1 - Cálculo das férias

1. Em condições estipuladas pela autoridade competente ou por

um mecanismo apropriado em cada país, os serviços não previstos no contrato de emprego serão computados como parte do período de serviço.

2. Em condições estipuladas pela autoridade competente ou por um acordo de negociação coletiva, as faltas ao trabalho para participar de cursos autorizados de formação profissional marítima ou por motivos como doença, lesão ou maternidade, deverão ser computadas como parte do período de serviço.

3. O nível de pagamento durante as férias anuais deverá ser o mesmo da remuneração normal da gente do mar estabelecido por legislação ou regulamentos nacionais ou nos respectivos acordos de emprego. No caso de gente do mar contratada para período inferior a um ano ou no caso de término da relação empregatícia, o direito a férias deverá ser calculado proporcionalmente.

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

a) feriados oficiais, reconhecidos pelo Estado da bandeira, coincidam ou não com o período de férias remuneradas;

b) períodos de incapacidade para o trabalho em consequência

de doença, lesão ou maternidade, em condições estipuladas pela autoridade competente ou por mecanismo apropriado em cada país;

c) permissão temporária para gente do mar ir a terra enquanto estiver em vigor o contrato de emprego; e

d) as licenças de qualquer tipo, em condições determinadas pela autoridade competente ou por mecanismo apropriado em cada país.

Diretriz B2.4.2 - Gozo de férias anuais

1. Caso não seja estabelecido por regulamento, acordo de negociação coletiva, decisão arbitral ou outro meio consistente com a prática nacional, o período em que as férias anuais poderão ser tiradas deverá ser determinado pelo armador, mediante consulta e, até onde for possível, de acordo com a gente do mar interessada ou com seus representantes.

2. Em princípio, a gente do mar deverá ter o direito de tirar suas férias anuais no lugar com o qual tiverem uma conexão substancial, que, normalmente, será o mesmo lugar para onde terá o direito de ser repatriada. A gente do mar não deverá, sem seu consentimento,

ter de tirar as férias anuais a que faz jus em outro lugar, salvo disposição em contrário do contrato de trabalho, acordo de negociação coletiva, ou legislação nacional.

3. Se for obrigada a tirar suas férias anuais a partir de um lugar diferente daquele que é permitido pelo disposto no parágrafo 2º desta Diretriz, a gente do mar deverá ter direito a transporte gratuito para o local onde foi contratada ou o lugar de recrutamento que ficar mais próximo de seu domicílio; as despesas de subsistência e outros gastos incorridos deverão ser arcados pelo armador; e o tempo gasto na viagem correspondente não deverá ser deduzido das férias anuais remuneradas que lhe forem devidas.

4. Gente do mar que estiver em gozo de férias anuais deverá ser chamada de volta unicamente em casos de extrema emergência e somente com o seu consentimento.

Diretriz B2.4.3 - Fracionamento e acúmulo de férias

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

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

Diretriz B2.4.4 - Gente do Mar Jovem

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

Regra 2.5 - REPATRIAÇÃO

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

1. A gente do mar tem o direito de ser repatriada, livre de despesas, nas circunstâncias e condições especificadas no Código.

2. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira aportem garantias financeiras para assegurar que a gente do mar seja devidamente repatriada em conformidade com o Código.

Norma A2.5.1 - REPATRIAÇÃO

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

a) o contrato de emprego da gente do mar expira enquanto se encontra no estrangeiro;

b) o contrato de emprego é terminado:

i - pelo armador; ou

ii - pela gente do mar, por motivos justificados; e

c) a gente do mar não está mais em condições de desempenhar as tarefas a que se refere o contrato de emprego ou não é

de se esperar que possa desempenhá-las em determinadas circunstâncias.

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

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

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

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

3. Todo membro proibirá os armadores de exigir que a gente do mar faça algum pagamento antecipado no início do emprego, para fins de repatriação, e de ressarcir-se dos custos de repatriação mediante desconto salarial ou restrição de

outros direitos, exceto se o marítimo envolvido for culpado, segundo a legislação nacional, com outras medidas ou acordos de negociação coletiva aplicáveis, de sério descumprimento de suas obrigações contratuais.

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

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

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

b) custos incorridos na repatriação da gente do mar serão passíveis de ressarcimento pelo armador ao Membro cuja

bandeira o navio arvora; e

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

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

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

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

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

Comentário:

DIREITO A SER REPATRIADO: O contrato de trabalho marítimo cessar quando os interessados se encontram no estrangeiro; o contrato de trabalho marítimo cessar por iniciativa do armador ou por iniciativa do marítimo, com justa causa e, também, 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.

CONSIDERAÇÕES: No caso do contrato de trabalho marítimo cessar “por iniciativa do marítimo” deverá haver uma “justa causa” para que haja o repatriamento; porém, há situações que sempre ensejarão o repatriamento, como no caso de o contrato de trabalho marítimo cessar “por iniciativa do armador” (ver legislação nacional), o contrato cessar no exterior, o trabalhador não estiver em condições de exercer as funções previstas pelo contrato de

trabalho, (conforme legislação nacional).

LEGISLAÇÃO NACIONAL DEVE DISCIPLINAR: Casos em que os marítimos têm o direito ao repatriamento, de acordo com o parágrafo 1, alíneas b) e c); a duração máxima dos períodos de embarque, findo os quais os marítimos têm direito ao repatriamento; estes períodos devem ser inferiores a doze meses; os direitos específicos a conceder pelo armador em matéria de repatriamento, incluindo os destinos do repatriamento, o meio de transporte, as despesas a cargo e outras medidas que os armadores tenham de tomar.

POSSIBILIDADES DE RETENÇÃO DO NAVIO: Até que se garanta o repatriamento do tripulante e o Membro que tenha assumido os custos do repatriamento seja reembolsado.

CÓPIA DAS DISPOSIÇÕES NACIONAIS APLICÁVEIS AO REPATRIAMENTO: A bordo, à disposição dos trabalhadores, na língua adequada.

GARANTIA FINANCEIRA: Com vista a assegurar o repatriamento dos marítimos. Consta entre os requisitos para certificação.

CERTIFICADO DE GARANTIA FINANCEIRA: Emitido pelo

provedor financeiro. Uma cópia deve ser afixada em lugar de evidência a bordo que esteja disponível para a gente do mar.

FUNDO OU RESERVA PARA CUSTEAR AS DESPESAS COM O REPATRIAMENTO: Fundo de garantia. Entre os requisitos para certificação.

A Convenção traz o compromisso de “proibir o armador de exigir do marítimo, no início do seu trabalho, qualquer adiantamento para cobrir as despesas do seu repatriamento e, igualmente, de deduzir as despesas de repatriamento do salário ou de outros direitos do marítimo, exceto se o interessado se reconhecer, de acordo com a legislação nacional, outras disposições ou convenções coletivas aplicáveis, culpado de não cumprimento grave das obrigações do seu trabalho.”

“A legislação nacional não deve prejudicar o direito do armador de recuperar os custos de repatriamento a título de acordos contratuais com terceiros.”

DURAÇÃO MÁXIMA DOS PERÍODOS DE SERVIÇO A BORDO: 12 meses.

PORTARIA MTP nº 3.802/2022, Art. 20. “Os serviços de

recrutamento e colocação de gente do mar em operação no território nacional deverão: I - manter registro completo e atualizado das informações profissionais relativas à gente do mar abrangida pelo seu sistema de recrutamento e colocação, observada a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018; II - manter registro atualizado dos navios para os quais forneça ou tenha fornecido, nos últimos cinco anos, mão de obra da gente do mar; III - certificar-se de que a gente do mar seja informada de seus direitos e deveres previstos no acordo ou convenção coletiva e contrato de trabalho, antes ou no decorrer do processo de contratação; IV - permitir que a gente do mar examine seus contratos de trabalho antes da assinatura e receba uma cópia do respectivo contrato; V - certificar-se que os contratos de trabalho estejam em conformidade com a legislação e com os acordos e convenções coletivas de trabalho aplicáveis; VI - examinar e responder a eventuais queixas sobre suas atividades e informar à Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência sobre toda queixa não resolvida, por meio do SEI; e VII - estabelecer um sistema de proteção, por meio de seguro ou outra medida equivalente apropriada, a fim de compensar a gente

do mar por perdas financeiras que porventura incorrerem devido ao não cumprimento da CTM, 2006, do contrato de trabalho, ou do acordo ou convenção coletiva de trabalho por parte do tomador de serviços responsável por sua contratação. Parágrafo único. Os registros mencionados nos incisos I e II do caput deverão permanecer à disposição da Inspeção do Trabalho.

Norma A2.5.2 - GARANTIA FINANCEIRA

1. Na implementação da Regra 2.5, parágrafo 2, essa Norma estabelece requisitos para assegurar as disposições de um expedito e efetivo sistema de garantia financeira para assistir a gente do mar na eventualidade de seu abandono.

2. Para os propósitos dessa Norma, uma gente do mar será considerada como abandonada quando, em violação aos requisitos dessa Convenção ou às condições do acordo de emprego da gente do mar, o armador:

a) falhar em cobrir os custos da repatriação da gente do mar;

b) deixar a gente do mar sem a necessária manutenção e apoio;

ou

c) tenha por outro lado rompido unilateralmente os vínculos com a gente do mar, incluindo falha em pagar os salários

contratuais por um período de pelo menos dois meses.

3. Cada Membro deve assegurar que um sistema de garantia financeira, de acordo com os requisitos dessa Norma, esteja disponível para os navios arvorando sua bandeira. O sistema de garantia financeira pode ser na forma de um programa de segurança social ou seguro ou um fundo nacional ou outros arranjos similares. Sua forma deverá ser determinada pelos Membros após consulta com organizações dos armadores e da gente do mar interessados.

4. O sistema de garantia financeira deverá prover acesso direto, cobertura suficiente e assistência financeira rápida, de acordo com essa Norma, para qualquer gente do mar abandonada de um navio arvorando a bandeira do Membro.

5. Para o propósito do parágrafo 2, alínea “b” dessa Norma, manutenção e apoio necessários da gente do mar deverá incluir alimentação adequada, acomodação, água, combustível essencial para a sobrevivência a bordo do navio e a necessária assistência médica.

6. Cada Membro deverá requerer que os navios que arvorem sua bandeira, e para os quais o parágrafo 1 ou 2 da Regra

5.1.3 se aplicam, levem a bordo um certificado ou outra evidência documental de garantia financeira emitido pelo provedor financeiro. Uma cópia deve ser afixada em lugar de evidência a bordo que esteja disponível para a gente do mar. Quando mais de um provedor de garantia financeira fornecer cobertura, o documento fornecido por cada provedor deverá ser levado a bordo.

7. O certificado ou outra evidência documental da garantia financeira deverá conter a informação requerida no Apêndice A2-I. Ele deverá ser em inglês ou acompanhado de uma tradução para o inglês.

8. A assistência fornecida pelo sistema de garantia financeira deverá ser concedida quando da solicitação pela gente do mar ou pelo representante nomeado pela gente do mar e suportado pela necessária justificação de titularidade de acordo com o parágrafo 2 acima.

9. Tendo observado a Regra 2.2 e 2.5, a assistência fornecida pelo sistema de garantia financeira deverá ser suficiente para cobrir o seguinte:

a) salários pendentes e outros haveres devidos pelo armador à

gente do mar sob o acordo de emprego, o acordo relevante ou a lei nacional da bandeira do Estado, limitado a quatro meses dos salários pendentes e quatro meses dos haveres pendentes;

b) todas as despesas razoáveis incorridas pela gente do mar, incluindo os custos de repatriação referidos no parágrafo 10; e

c) as necessidades essenciais da gente do mar incluindo itens como alimentação adequada, vestimenta onde necessária, acomodação, água, combustível essencial para sobrevivência a bordo do navio, assistência médica necessária e quaisquer outros custos razoáveis ou despesas pelo ato ou omissão relativo ao abandono até que a gente do mar chegue em casa.

10. O custo de repatriação deverá cobrir viagem por meios apropriados e expeditos, normalmente por ar, e inclui o fornecimento de alimentação e acomodação da gente do mar, do momento que deixar o navio até a sua casa, assistência médica necessária, transporte de seus objetos pessoais e quaisquer outros custos razoáveis ou despesas advindas do abandono.

11. A garantia financeira não deverá cessar antes do fim do período de validade da garantia financeira, a não ser que o provedor da garantia financeira tenha dado uma notificação

prévia de pelo menos 30 dias à autoridade competente da bandeira do Estado.

12. Se o provedor do seguro ou outra garantia financeira tiver feito qualquer pagamento para qualquer gente do mar de acordo com essa Norma, tal provedor deverá, até o montante que tenha pago e de acordo com a lei aplicável, adquirir por sub-rogação, nomeação ou outro meio, os direitos que a gente do mar tenha usufruído.

13. Nada nessa Norma deverá prejudicar qualquer direito de recurso do segurador ou provedor da garantia financeira contra terceiros.

14. As disposições dessa Norma não têm a intenção de ser exclusiva ou prejudicar quaisquer outros direitos ou reclamações que estejam disponíveis para compensar a gente do mar abandonada. Leis e regulamentos nacionais podem dispor que qualquer montante a pagar sob essa Norma pode ser liquidado contra montantes recebidos de outras origens surgidas de quaisquer direitos ou reclamações que possam ser objeto de compensação sob a presente Norma.

Comentário:

A CTM assegura uma garantia financeira para assistir a gente do mar na eventualidade de seu abandono.

MARÍTIMO ABANDONADO: O armador falhar em cobrir os custos da repatriação da gente do mar; deixar a gente do mar sem a necessária manutenção e apoio; ou tenha por outro lado rompido unilateralmente os vínculos com a gente do mar, incluindo falha em pagar os salários contratuais por um período de pelo menos dois meses.

CÓPIA AFIXADA NO NAVIO DO CERTIFICADO DE GARANTIA FINANCEIRA: Emitido pelo provedor financeiro. Uma cópia deve ser afixada em lugar de evidência a bordo que esteja disponível para a gente do mar. Quando mais de um provedor de garantia financeira fornecer cobertura, o documento fornecido por cada provedor deverá ser levado a bordo.

Portaria MTP 3.802/2022, Art. 20. “Os serviços de recrutamento e colocação de gente do mar em operação no território nacional deverão: VII - estabelecer um sistema de proteção, por meio de seguro ou outra medida equivalente apropriada, a fim de compensar a gente do mar por perdas financeiras que porventura incorrerem devido ao não cumprimento da CTM, 2006, do contrato

de trabalho, ou do acordo ou convenção coletiva de trabalho por parte do tomador de serviços responsável por sua contratação.”

DIRETRIZ

Diretriz B2.5 - Repatriação

Diretriz B2.5.1 - Direito a repatriação

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

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

b) nos casos contemplados pela Norma A2.5, parágrafo 1, alíneas “b” e “c”:

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

ii - em caso de naufrágio;

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

iv - no caso de o navio ter de se dirigir a uma zona de guerra, definida

como tal na legislação nacionais ou em acordos de negociação coletiva, à qual a gente do mar não aceite ir; e

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

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

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

- a) passagem até o destino selecionado para repatriação em conformidade com o parágrafo 6º desta Diretriz;
- b) alojamento e alimentação desde o momento em que o marítimo deixar o navio até chegar ao seu destino de repatriação;

c) remuneração e compensações desde o momento em que o marítimo deixar o navio até chegar ao seu destino de repatriação, se previsto na legislação nacional ou em acordos de negociação coletiva;

d) transporte de 30 kg de bagagem pessoal do marítimo até o seu destino de repatriação; e

e) tratamento médico, caso necessário, até que o marítimo esteja apto para viajar até seu destino de repatriação.

4. Nem o tempo gasto à espera de repatriação nem o tempo de viagem de repatriação deverá ser deduzido das férias remuneradas acumuladas pela gente do mar.

5. Os armadores deveriam ser obrigados a continuar a arcar com as despesas de repatriação até que a gente do mar interessada desembarque no destino estabelecido em conformidade com este Código ou obtenha emprego adequado a bordo de um navio a caminho de um desses destinos.

6. Todo Membro deveria exigir que os armadores assumam a responsabilidade pelas providências de repatriação da maneira mais apropriada e rápida. O modo normal de transporte deve ser aéreo. O Membro prescreverá os destinos para os quais a gente do

mar poderá ser repatriada. Esses destinos deverão incluir os países com os quais a gente do mar parece ter uma ligação substancial, inclusive:

- a) o lugar no qual a gente do mar aceitou a contratação;
- b) o lugar estipulado por acordos de negociação coletiva;
- c) o país de residência do interessado; ou
- d) outros lugares que forem mutuamente acordados no momento da contratação.

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

8. O direito à repatriação poderá expirar se a gente do mar interessada não o reivindicar num prazo razoável, a ser definido por legislação nacional ou por acordos de negociação coletiva.

Diretriz B2.5.2 - Implementação pelos Membros

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

2. Todo Membro zelará para que as devidas providências sejam tomadas:

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

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

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

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

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

3. Se jovens marítimos menores de 18 anos, depois de servirem num navio por pelo menos quatro meses em sua primeira viagem com destino ao estrangeiro, demonstrarem que não são aptos para a vida em alto-mar, eles deverão ter a oportunidade de ser

repatriados gratuitamente, a partir da primeira escala em que houver serviços consulares do Estado da bandeira, ou do seu Estado de nacionalidade ou de residência. Notificação dessa repatriação, com as devidas justificativas, deverá ser enviada à autoridade emissora dos documentos que permitiram aos jovens marítimos assumir emprego em navegação marítima.

Diretriz B2.5.3 - Garantia financeira

1. Em implementação do parágrafo 8 da Norma A2.5.2, se for necessário tempo para conferir a validade de certos aspectos da solicitação da gente do mar ou do representante nomeado pela gente do mar, isso não deveria impedir a gente do mar de receber imediatamente tal parte da assistência solicitada que seja reconhecida como justificada.

Regra 2.6 - INDENIZAÇÃO DE GENTE DO MAR PELA PERDA DO NAVIO OU NAUFRÁGIO

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

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

navio ou naufrágio.

NORMA

Norma A2.6 - INDENIZAÇÃO DE GENTE DO MAR PELA PERDA DO NAVIO OU NAUFRÁGIO

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

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

Comentário:

INDENIZAÇÃO POR DESEMPREGO RESULTANTE DA PERDA DO NAVIO OU NAUFRÁGIO: Em caso de perda do navio ou naufrágio, o armador deve pagar a cada marítimo a bordo uma indenização por desemprego resultante da perda do navio ou naufrágio.

Trazendo para a CLT, seria a relação jurídica do trabalhador após

o fechamento da empresa. Nesse caso, a legislação local ampara o trabalhador, já que o risco do empreendimento é do empresário.

CLT, Art. 502 – “Ocorrendo motivo de força maior que determine a extinção da empresa, ou de um dos estabelecimentos em que trabalhe o empregado, é assegurada a este, quando despedido, uma indenização na forma seguinte: I- sendo estável, nos termos dos arts. 477 e 478; II- não tendo direito à estabilidade, metade da que seria devida em caso de rescisão sem justa causa; III - havendo contrato por prazo determinado, aquela a que se refere o art. 479 desta Lei, reduzida igualmente à metade.”

Portaria MTP nº 3.802/2022, Art. 20. “Os serviços de recrutamento e colocação de gente do mar em operação no território nacional deverão: VII - estabelecer um sistema de proteção, por meio de seguro ou outra medida equivalente apropriada, a fim de compensar a gente do mar por perdas financeiras que porventura incorrerem devido ao não cumprimento da CTM, 2006, do contrato de trabalho, ou do acordo ou convenção coletiva de trabalho por parte do tomador de serviços responsável por sua contratação. Parágrafo único. Os registros mencionados nos incisos I e II do caput deverão permanecer à disposição da Inspeção do Trabalho.”

DIRETRIZ

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

Diretriz B2.6.1 - Cálculo da indenização por desemprego

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

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

Regra 2.7 - NÍVEIS DE GUARNIÇÃO

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

1. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira

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

Norma A2.7 - NÍVEIS DE TRIPULAÇÃO

1. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira tenham um contingente suficiente de marítimos, a fim de assegurar que o navio seja operado com segurança e eficiência e com a devida atenção à proteção. Todo navio será guarnecido de uma tripulação adequada do ponto de vista de tamanho e qualificações, capaz de assegurar a segurança e a proteção do navio e de seu pessoal em todas as condições de operação, em conformidade com o documento relativo à tripulação mínima de segurança ou documento equivalente emitido pela autoridade competente, bem como o cumprimento das normas desta Convenção.

2. Ao determinar, aprovar ou revisar os níveis de tripulação, a autoridade competente deverá levar em conta a necessidade de evitar ou minimizar um número excessivo de horas de trabalho,

a fim de assegurar descanso suficiente e conter a fadiga, e deverá considerar também os princípios de instrumentos internacionais pertinentes, particularmente os da Organização Internacional do Trabalho, relativos aos níveis de tripulação.

3. Ao determinar os níveis de tripulação, a autoridade competente deverá levar em conta todos os requisitos indicados na Regra 3.2 e na Norma A3.2 em relação a alimentação e serviço de mesa de bordo.

Comentário:

GUARNIÇÃO OU TRIPULAÇÃO DE SEGURANÇA:
Contingente suficiente de marítimos (do ponto de vista de tamanho e qualificações), a fim de assegurar que o navio seja operado com segurança e eficiência.

Exigência atendida pela Marinha do Brasil NORMAM 01 – DPC (Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto), como segue:

Definições: a) Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na Autoridade Marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou

cargas; b) *Navegação em mar aberto - a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas (...). Estabelecimento das tripulações de segurança das embarcações 0101 – Aplicação. Toda embarcação ou plataforma, para sua operação segura, deverá ser guarnecida por um número mínimo de tripulantes, associado a uma distribuição qualitativa, denominado tripulação de segurança cujo modelo consta do Anexo 1-A. A tripulação de segurança difere da lotação. Lotação é o número máximo de pessoas autorizadas a embarcar, incluindo tripulação de segurança, demais tripulantes, passageiros e profissionais não-tripulantes. 0102 - Embarcações isentas do CTS - As embarcações com arqueação bruta (AB) menor ou igual a 10 estão isentas da emissão do CTS, devendo a tripulação de segurança ser estabelecida conforme descrito no item 0104. A quantidade dos tripulantes estabelecida como tripulação de segurança deve ser registrada no campo Tripulação de Segurança e suas respectivas categorias no campo “Observações” do Título de Inscrição da Embarcação (TIE).”*

DIRETRIZ

Diretriz B2.7 - Níveis de tripulação

Diretriz B2.7.1 - Solução de conflitos

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

Regra 2.8 - CARREIRA E DESENVOLVIMENTO DE HABILIDADES E OPORTUNIDADES DE EMPREGO DE GENTE DO MAR

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

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

Norma A2.8 - CARREIRA E DESENVOLVIMENTO DE HABILIDADES E OPORTUNIDADES DE EMPREGO DE GENTE DO MAR

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

Comentário:

PROMOVER O DESENVOLVIMENTO DAS CARREIRAS

E DAS APTIDÕES PROFISSIONAIS, BEM COMO DAS OPORTUNIDADES DE EMPREGO: Remete a idéia de uma política pública específica para esse setor, face as suas peculiaridades. Promover a carreira e o desenvolvimento de habilidades e oportunidades de emprego.

EDUCAÇÃO E FORMAÇÃO PROFISSIONAL DOS MARÍTIMOS (AQUAVIÁRIOS): A Marinha do Brasil contempla em seu curso de formação de aquaviários e o Ministério do Trabalho prevê treinamento nos termos da NR 30.

NR-30, 30.17 “Capacitação e treinamento em Segurança e Saúde no Trabalho 30.17.1 Além do previsto na NR-01, a capacitação e treinamento em segurança e saúde no trabalho deve atender ao disposto neste item. 30.17.1.1 O tomador de serviços de profissionais não tripulantes deverá exigir do prestador de serviços o(s) certificado(s) de capacitação para o exercício das atividades que irão realizar. 30.17.2 Toda capacitação que envolver a operação de máquina ou de equipamento deverá ter conteúdo programático compatível com a máquina ou o equipamento a ser utilizado. 30.17.3 Do Treinamento inicial 30.17.3.1 O treinamento inicial será presencial, aplicado a todos os tripulantes e terá carga

horária mínima de 4 (quatro) horas, abordando, no mínimo, o seguinte conteúdo programático: a) capacitação básica em segurança do trabalho: I - as condições do local de trabalho; II - os riscos inerentes às atividades desenvolvidas; III - o uso adequado dos equipamentos de proteção individual e coletiva; e b) em caso de operação de máquina ou de equipamento, o mencionado no subitem 30.17.2. 30.17.3.2 Os treinamentos periódicos deverão ser aplicados a cada 2 (dois) anos e abranger no mínimo o conteúdo programático do treinamento inicial”.

DIRETRIZ

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

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

1. As medidas para atingir os objetivos especificados na Norma A2.8 poderão incluir as seguintes:

a) acordos para o desenvolvimento de carreira e habilidades junto a um armador ou organização de armadores; ou

b) providências para promover o emprego, mediante o estabelecimento e manutenção de registros ou listas, por categorias, de gente do mar qualificada; ou

c) promoção de oportunidades, tanto a bordo como em terra, para aperfeiçoar a formação e educação de gente do mar, a fim de desenvolver suas habilidades e competências transferíveis, para assegurar e conservar o trabalho decente, melhorar as perspectivas individuais de emprego, e satisfazer as condições cambiantes da tecnologia e do mercado de trabalho no setor marítimo.

Diretriz B2.8.2 - Registro de gente do mar

1. Onde o emprego de gente do mar se baseia em registros ou listas, esses registros ou listas devem incluir todas as categorias ocupacionais de gente do mar, numa forma determinada por legislação ou prática nacional ou por acordos de negociação coletiva.

2. A gente do mar incluída nesses registros ou listas deve ter prioridade no engajamento para navegação marítima.

3. A gente do mar incluída num desses registros ou listas deverá estar disponível para o trabalho, de maneira a ser determinada por legislação ou prática nacional ou por acordos de negociação

coletiva.

4. Até onde permitirem a legislação e regulamentos nacionais, o número de gente do mar nesses registros ou listas deve ser revisto periodicamente, com vistas a manter níveis compatíveis com as necessidades do setor marítimo.

5. Se for necessária uma redução no número de gente do mar nesses registros ou listas, todas as medidas apropriadas deverão ser tomadas para evitar ou minimizar os efeitos negativos sobre a gente do mar, levando-se em conta a situação econômica e social do país.

ALOJAMENTO, INSTALAÇÕES DE LAZER, ALIMENTAÇÃO E SERVIÇO DE MESA A BORDO

TÍTULO 3

Regra 3.1 - ALOJAMENTO E INSTALAÇÕES DE LAZER

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

1. Todo Membro assegurará que os navios que arvoram sua

bandeira propiciem e mantenham alojamento e instalações de lazer decentes para a gente do mar que trabalha ou vive a bordo, ou ambas as coisas, suscetíveis de promover a saúde e o bem-estar dos marítimos.

2. Os requisitos do Código que implementa esta Regra relacionada com a construção e equipamento do navio se aplicam somente a navios construídos a partir da data da entrada em vigor desta Convenção para o Membro em apreço. No caso de navios construídos antes dessa data, os requisitos relativos à construção e equipamento de navios são estabelecidos na Convenção sobre o Alojamento da Tripulação a Bordo (revisada), 1949 (Nº 92) e na Convenção sobre o Alojamento da Tripulação a Bordo de Navios (Disposições Complementares), 1970 (Nº 133) continuarão a vigorar, na medida em que forem aplicáveis, em conformidade com a legislação ou prática do Membro interessado. Um navio será considerado como construído na referida data se nela for assentada a quilha ou o navio se encontrar numa fase semelhante de construção.

3. Salvo disposição expressa em contrário, os requisitos dispostos em emenda ao Código, no que respeita à provisão de

alojamento e instalações de lazer para a tripulação, se aplicarão apenas a navios construídos a partir da data em que a emenda entrar em vigor para o Membro em apreço.

Norma A3.1 - ALOJAMENTO E INSTALAÇÕES DE LAZER

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

a) satisfaçam padrões mínimos que assegurem que o alojamento da gente do mar que trabalha ou vive a bordo seja seguro, decente e consistente com as disposições pertinentes desta Norma; e

b) se submetam a inspeção, a fim de assegurar a conformidade inicial e contínua com tais padrões.

2. Ao elaborar e aplicar as leis e os regulamentos destinados à implementação desta Norma, a autoridade competente, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar deverá:

a) levar em conta a Regra 4.3 e as disposições conexas do Código sobre a proteção à saúde e à segurança, bem como sobre a prevenção de acidentes, à luz das necessidades específicas da gente do mar que vive e trabalha a bordo do navio; e

b) levar em devida conta as orientações constantes na Parte B deste Código.

3. As inspeções exigidas na Regra 5.1.4 serão realizadas quando:

a) da matrícula ou renovação da matrícula do navio; e

b) da modificação substancial do alojamento da gente do mar no navio.

4. A autoridade competente deverá dar especial atenção a assegurar a implementação dos requisitos desta Convenção relativos a:

a) dimensões dos camarotes e outros espaços do alojamento;

b) calefação e ventilação;

c) barulho e vibração e outros fatores ambientais;

d) instalações sanitárias;

e) iluminação; e

f) enfermaria.

5. A autoridade competente de cada Membro deverá exigir que os navios que arvoram sua bandeira satisfaçam as normas mínimas de alojamento e instalações de lazer a bordo, enunciadas nos parágrafos 6º a 17 desta Norma.

6. Com respeito aos requisitos gerais relativos a alojamento:

a) deverá haver altura livre adequada em todo o alojamento da gente do mar; a mínima altura livre permitida em todo o alojamento da gente do mar onde for necessária a plena e livre movimentação não deverá ser inferior a 203 centímetros; a autoridade competente poderá permitir uma redução limitada da altura livre em qualquer desses espaços ou parte dos mesmos, desde que esteja convencida de que essa redução é:

i - razoável e

ii - não acarretará desconforto para a gente do mar;

b) o alojamento deverá ser adequadamente isolado;

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

d) em navios de passageiros e particularmente em navios

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

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

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

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

h) o alojamento e as instalações de lazer e de serviço de mesa

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

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

a) os camarotes e refeitórios deverão ser devidamente ventilados;

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

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

d) calefação adequada deverá ser propiciada por meio de um sistema apropriado de calefação, exceto em navios que

navegam exclusivamente em climas tropicais.

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

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

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

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

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

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

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

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

i - 4,5 m² em navios de arqueação bruta inferior a 3.000;

ii - 5,5 m² em navios de arqueação bruta igual ou superior a 3.000, porém inferior a 10.000; e

iii - 7 m² em navios de arqueação bruta igual ou superior a 10.000;

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

h) em navios de arqueação bruta inferior a 3000, que não sejam navios de passageiros e navios para fins especiais, os camarotes poderão ser ocupados por dois marítimos, no máximo; nesse caso, a superfície disponível não poderá ser inferior a 7 m²;

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

- i - 7,5 m² em camarotes para duas pessoas;**
- ii - 11,5 m² em camarotes para três pessoas;**
- iii - 14,5 m² em camarotes para quatro pessoas;**
- j) em navios para fins especiais, os camarotes poderão ser para mais de quatro pessoas. Nesse caso, a superfície disponível desses camarotes não poderá ser inferior a 3,6 m² por pessoa;**
- k) em navios outros que não navios de passageiros e navios para fins especiais, nos camarotes para marítimos que desempenham funções de oficiais do navio, caso não haja sala de estar ou salão privados, a superfície por pessoa não poderá ser inferior a;**
 - i - 7,5 m² em navios de arqueação bruta inferior a 3.000;**
 - ii - 8,5 m² em navios de arqueação bruta igual ou superior a 3.000, porém inferior a 10.000; e**
 - iii - 10 m² em navios de arqueação bruta igual ou superior a 10.000;**
- l) em navios de passageiros e navios para fins especiais, a superfície disponível por marítimos que desempenham funções de oficiais, caso não haja sala de estar ou salão privados, não poderá ser inferior a 7,5 m² para oficiais subalternos e**

a 8,5 m² para oficiais superiores, entendendo-se por oficiais subalternos os que atuam no nível operacional e por oficiais superiores os que prestam serviço no nível de comando;

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

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

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

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

deverão:

a) estar localizados separados dos dormitórios e tão próximos quanto possível da cozinha; navios de arqueação bruta inferior a 3.000 poderão ser isentados desse requisito pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de gente do mar pertinentes; e

b) ter tamanho e conforto adequados e devidamente mobiliados e equipados, inclusive com máquinas de vender refrigerante e alimentos, levando em conta o número de marítimos que os usarão simultaneamente; e deverão ser propiciados refeitórios separados ou comuns, caso apropriado.

11. No que tange aos requisitos sobre instalações sanitárias:

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

b) deverá haver instalações sanitárias de fácil acesso para a ponte de comando e para a praça das máquinas ou perto do centro de controle da sala de máquinas; navios de arqueação

bruta inferior a 3.000 poderão ser eximidos desse requisito pela autoridade competente, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar pertinentes;

c) todos os navios deverão dispor, em local adequado, de pelo menos um vaso sanitário, um lavabo e uma banheira ou um chuveiro, ou ambos, para cada grupo de seis pessoas ou um número menor de pessoas que não tiverem instalações pessoais;

d) com exceção dos navios de passageiros, todo dormitório deverá ter um lavabo com água corrente doce, quente e fria, salvo se houver um lavabo no banheiro privado adjacente;

e) no caso de navios de passageiros normalmente engajados em viagens de até quatro horas de duração, a autoridade competente poderá considerar arranjos especiais ou a redução do número de instalações exigido; e

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

12. Com respeito aos requisitos relativos à enfermaria, navios com 15 ou mais gentes do mar que efetuem viagens de mais de três dias, deverão ter enfermaria independente que será utilizada exclusivamente para fins médicos; a autoridade

competente poderá flexibilizar esse requisito nos navios de cabotagem; ao aprovar uma enfermaria, a autoridade competente deverá assegurar que, em todas as condições meteorológicas, ela seja de fácil acesso, propicie acomodação confortável aos ocupantes, e seja apropriada para pronto e adequado atendimento.

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

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

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

16. Navios que viajam regularmente para portos infestados de mosquitos deverão ser equipados com dispositivos apropriados,

como requer a autoridade competente.

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

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

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

da aplicação regular desta Norma.

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

- a) os parágrafos 7, alínea “b”, 11, alínea “d” e 13; e**
- b) o parágrafo 9, alíneas “f” e “h” a “l”, unicamente no que tange à superfície disponível.**

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

Comentário:

REQUISITOS DO CÓDIGO RELACIONADOS COM A CONSTRUÇÃO E EQUIPAMENTO DO NAVIO: Aplicam-se somente a navios construídos a partir da data da entrada em vigor desta Convenção para o Membro em apreço.

Conforme Decreto nº 10.671, de 9 abril de 2021 (publicado no

DOU de 12.4.2021), a CTM, 2006 está em vigor desde abril de 2021.

INSPEÇÕES PRESCRITAS NA REGRA 5.1.4 (Inspeção e aplicação): Devem ser efetuadas no momento do registro inicial do navio ou de uma renovação do registro e em caso de alteração substancial do alojamento dos marítimos a bordo do navio.

ESPECIAL ATENÇÃO À APLICAÇÃO DAS DISPOSIÇÕES: Relativas à dimensão dos camarotes e outros espaços de alojamento; aos sistemas de aquecimento e ventilação; ao ruído e vibrações, bem como a outros fatores ambientais; às instalações sanitárias; à iluminação; à enfermaria.

No Brasil, a partir da aprovação desta Convenção, **NENHUMA EMBARCAÇÃO PODE SER CONSTRUÍDA SEM OBSERVAR ESSES REQUISITOS (Regra 5.1.4)**, sendo que algumas deverão ser Certificadas.

Os proprietários de embarcações devem observar as regras e normas da CTM, 2006 antes da construção do navio; a nenhum navio pode ser concedida licença para operar sem a vistoria inicial para garantir o cumprimento da Convenção e obter a certificação.

COMANDANTE, CHEFE DE MÁQUINAS E IMEDIATO:
Contígua ao seu camarote, sala privativa ou de escritório.

POR MARÍTIMO: Um roupeiro com 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.

POR CAMAROTE: Uma mesa ou uma secretária, de modelo fixo, rebatível ou corrediça, e com assentos confortáveis, consoante as necessidades.

A BORDO: No mínimo um vaso sanitário, um lavatório e uma banheira ou um chuveiro, ou ambos, por cada grupo de seis pessoas, ou menos, que não disponham de instalações individuais equipado com um lavatório abastecido com água doce, corrente, quente e fria, salvo se existir um nas instalações sanitárias privadas (exceção dos navios de passageiros).

ALTURA CAMAROTE (espaço livre): 2,03 m.

CAMA: 1,98m x 0,80 m.

LOCALIZAÇÃO DO CAMAROTE: Acima da linha de carga, meio do navio ou popa do navio (ver tipo de navio).

INSTALAÇÕES DE HIGIENE PESSOAL: água doce corrente, quente e fria.

ENFERMARIA: Todos os navios que embarquem 15 ou mais marítimos e efetuem viagens com duração superior a três dias devem ser dotados de uma enfermaria distinta, reservada para fins exclusivamente médicos.

RELATÓRIO SOBRE CONDIÇÕES DE HABITABILIDADE: A “autoridade competente deve exigir” (ato do país Membro) que sejam realizadas inspeções regulares a bordo dos navios pelo comandante ou sob a sua autoridade, de forma a 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 registrados por escrito e estar disponíveis para consulta.

NR 30, 30.8 Alimentação 30.9 Camarotes 30.10 Salões de Refeições e Locais de Recreio 30.11 Cozinha 30.12 Instalações Sanitárias 30.13 Locais para Lavagem, Secagem e Guarda de Roupas de

Trabalho 30.14 Segurança na Manutenção em Embarcação em Operação 30.15 Movimentação de Carga 30.16 Máquinas e Equipamentos 30.17 Capacitação e treinamento em Segurança e Saúde no Trabalho 30.18 Acesso à embarcação 30.19 Disposições Gerais de Segurança e Saúde 30.20 Glossário Quadro I – Quadro Estatístico de Acidentes Quadro II - Padrões Mínimos Básicos nos Exames Médicos Quadro III - Padrões Médicos e Modelo de Certificado Médico (Health Certificate - Convenção Internacional Sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos - STCW) ANEXO I - Pesca Comercial

DIRETRIZ

Diretriz B3.1 - Alojamento e instalações de lazer

Diretriz B3.1.1 - Desenho e construção

1. As anteparas externas dos camarotes e refeitórios deverão ser isoladas adequadamente. As caixas de proteção das máquinas e as anteparas de contorno da cozinha e de outros espaços onde se produz calor deverão ser devidamente isoladas se houver possibilidade de efeitos térmicos em alojamento ou passadiços adjacentes. Deverão também ser tomadas medidas para assegurar a proteção contra os

efeitos térmicos da tubulação de vapor ou de água quente.

2. Os dormitórios, refeitórios, áreas de lazer e passadiços na área de alojamento deverão ser devidamente isolados, a fim de evitar a condensação ou o superaquecimento.

3. As superfícies das anteparas e os tetos dos dormitórios deverão ser de material cuja superfície seja de fácil limpeza. Nenhuma forma de construção suscetível de abrigar pragas deverá ser utilizada.

4. As superfícies das anteparas e dos tetos nos camarotes e refeitórios devem ser de fácil limpeza e de cor clara, com acabamento durável e atóxico.

5. Os tetos de todo alojamento da gente do mar deverão ser de material e construção aprovados e ter superfície antiderrapante, impermeável à umidade e de fácil limpeza.

6. Se o piso for de material composto, as junções com as paredes deverão ser perfiladas, a fim de evitar fendas.

Diretriz B3.1.2 - Ventilação

1. O sistema de ventilação dos camarotes e refeitórios deverá ser controlado, de modo a conservar o ar em condição satisfatória

e assegurar circulação suficiente do ar sob todas as condições meteorológicas e climáticas.

2. Os sistemas de ar condicionado, centrais ou individuais, devem ser concebidos de modo a:

a) conservar o ar numa temperatura satisfatória e umidade relativa comparável à do ar exterior, assegurar a troca suficiente de ar em todos os espaços com ar condicionado, levar em conta as características particulares das operações marítimas e não produzir ruídos ou vibrações excessivos; e

b) facilitar a limpeza e desinfecção, a fim de prevenir ou controlar a propagação de doenças.

3. A energia para a operação do sistema de ar condicionado e outros dispositivos de ventilação conforme os parágrafos anteriores desta Diretriz deverá estar disponível a todo o momento, quando houver gente do mar vivendo ou trabalhando a bordo e as circunstâncias assim o exigirem. Contudo, não é necessário que essa energia seja fornecida por fonte de emergência.

Diretriz B3.1.3 - Calefação

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

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

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

Diretriz B3.1.4 - Iluminação

1. Em todos os navios, deverá haver eletricidade para iluminação no alojamento da gente do mar. Se não houver a bordo duas fontes

independentes de produção de eletricidade, um sistema suplementar de iluminação de emergência será previsto por meio de lâmpadas ou aparelhos de iluminação de modelo adequado.

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

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

Diretriz B3.1.5 - Camarotes

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

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

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

de compartilhar um camarote com um marítimo de em regime de quarto.

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

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

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

7. Mais de dois leitos não deverão ser superpostos; no caso de estarem colocados ao longo da antepara do costado da embarcação, não deverão estar sobrepostos quando colocados debaixo de uma vigia.

8. O beliche de baixo não deverá estar instalado a menos de 30 cm do piso; o beliche de cima deverá ser disposto aproximadamente a meia altura entre o fundo do beliche de baixo e a parte inferior

das vigas do teto.

9. A armação de um beliche e a tabua de balanço, se houver, deverão ser de material aprovado, rijo, liso e não suscetível à corrosão e a abrigar parasitas.

10. Se armações tubulares forem utilizadas na construção dos leitos, os tubos deverão estar hermeticamente fechados e sem perfurações que poderiam dar acesso à parasitas.

11. Todo leito será provido de estrado elástico ou de fundo elástico e de colchão estofado. Para enchimento de colchão, não poderá ser utilizado material suscetível de abrigar parasitas.

12. Quando beliches forem superpostos, um fundo impermeável ao pó deverá ser fixado abaixo do colchão inferior ou do estrado elástico do leito superior.

13. O mobiliário deverá ser de material liso, duro, que não seja suscetível à deformação ou à corrosão.

14. Os camarotes deverão ser providos de cortinas ou equivalente para as vigias.

15. Os camarotes deverão ser providos de um espelho, de pequenos armários para os apetrechos de higiene, de uma estante para livros e de um número suficiente de ganchos para roupa.

Diretriz B3.1.6 - Refeitórios

1. Os refeitórios poderão ser comuns ou separados. A decisão a esse respeito deverá ser tomada após consulta aos representantes dos armadores e da gente do mar, sujeito à aprovação da autoridade competente. Deverão ser levados em conta fatores como o tamanho do navio e as diferentes necessidades culturais, religiosas e sociais da gente do mar.

2. Se houver separação de refeitórios, deverá haver refeitórios:

a) para o capitão e os oficiais; e

b) para subalternos e demais gente do mar.

3. Em navios outros que não os de passageiros, a área dos refeitórios para a gente do mar não deverá ter menos de 1,5 m² por pessoa.

4. Em todos os navios, os refeitórios deverão ser equipados com mesas e assentos apropriados, fixos ou móveis, suficientes para acomodar o maior número possível de gente do mar que deles farão uso ao mesmo tempo.

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

a) um refrigerador, situado em local conveniente e com capacidade suficiente para o número de pessoas que usarão o refeitório ou os

refeitórios;

b) dispositivos para bebidas quentes; e

c) dispositivos para água refrigerada.

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

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

Diretriz B3.1.7 - Instalações sanitárias

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

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

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

a) o piso deverá ser de material durável aprovado, impermeável à

umidade, e devidamente drenado;

b) as anteparas deverão ser de aço ou outro material aprovado, estanques até a altura de pelo menos 23 cm a contar do convés;

c) os locais deverão ser suficientemente iluminados, aquecidos e ventilados;

d) os sanitários deverão ser situados em lugar acessível, porém separados dos camarotes e instalações de asseio pessoal, sem acesso direto aos camarotes ou a uma passagem entre os camarotes e as toaletes às quais não houver outro acesso; essa última disposição não se aplica aos sanitários situados num compartimento entre dois camarotes, cujo número total de ocupantes não ultrapassar quatro; e

e) se vários sanitários forem instalados num mesmo compartimento, eles deverão estar separados por tabiques para garantir um isolamento suficiente.

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

a) máquinas de lavar roupa;

b) secadoras ou áreas adequadamente aquecidas e ventiladas para secar roupa; e

c) ferros e tábuas de passar ou seu equivalente.

Diretriz B3.1.8 - Enfermaria

1. A enfermaria deverá ser planejada de modo a facilitar consultas e a prestação de primeiros socorros médicos e a ajudar a impedir a propagação de doenças infecciosas.

2. A disposição da entrada, leitos, iluminação, ventilação, calefação e fornecimento de água deve ser planejada de modo a assegurar o conforto e facilitar o tratamento dos ocupantes.

3. O total de leitos necessários deverá ser prescrito pela autoridade competente.

4. Deverá haver instalações sanitárias para o uso exclusivo dos ocupantes da enfermaria, como parte da enfermaria ou nas suas proximidades. As instalações sanitárias deverão consistir em pelo menos um vaso sanitário, um lavabo e uma banheira ou ducha.

Diretriz B3.1.9 - Outras instalações

1. Onde houver instalações separadas para o pessoal de máquinas trocar de roupa, elas deverão ser:

a) localizadas fora da sala de máquinas, porém de fácil acesso; e

b) equipadas com armários individuais para roupa e com banheiras ou chuveiros ou ambos, além de lavabos com água doce corrente,

quente e fria.

Diretriz B3.1.10 - Roupa de cama, utensílios e itens diversos

1. Todo Membro considerará a aplicação dos seguintes princípios:

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

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

1. As instalações e os serviços de lazer deverão ser revistos com frequência, a fim de assegurar que sejam apropriados, tendo em vista as mudanças nas necessidades da gente do mar, em virtude de fatores técnicos e operacionais e de outra natureza verificados no setor marítimo.

2. O mobiliário das instalações de lazer deverá incluir, no mínimo, uma estante para livros e condições de leitura, escrita e, caso seja

viável, mobiliário para jogos.

3. Quanto ao planejamento das instalações de lazer, a autoridade competente deverá pensar em incluir uma cantina.

4. Consideração deve ser dada também às seguintes instalações, quando possível, sem ônus para a gente do mar:

a) uma sala de fumar;

b) lugar para assistir televisão e escutar rádio;

c) exibição de filmes, cujo estoque deverá ser apropriado para a duração da viagem e, se necessário, renovado a intervalos razoáveis;

d) equipamento esportivo, inclusive equipamento de musculação, e para jogos de mesa e de convés;

e) se possível, instalações para natação;

f) biblioteca, com livros de conteúdo profissional e outros livros, cujo estoque deverá ser apropriado para a duração da viagem e renovado a intervalos razoáveis;

g) condições para a realizar trabalhos manuais recreativos;

h) equipamento eletrônico, como rádio, televisão, gravadores de vídeo, aparelhos de DVD/CD, microcomputadores e software, bem como gravador/tocador de cassetes;

i) se for apropriado, instalação de bares a bordo para a gente do

mar, salvo se isso contrariar costumes nacionais, religiosos ou sociais; e

j) acesso razoável a ligações telefônicas de bordo para a terra, a correio eletrônico e à internet, caso seja possível, devendo as taxas cobradas por esse serviço ser razoáveis.

5. Todo esforço deverá ser feito para assegurar que a expedição de correspondência da gente do mar seja tão confiável e rápida quanto possível. Consideração deverá ser dada a evitar que a gente do mar tenha de pagar postagem adicional quando sua correspondência for recambiada devido a circunstâncias alheias à sua vontade.

6. Deverão ser consideradas medidas para assegurar, sujeito a legislação e regulamentos nacionais ou internacionais aplicáveis, que à gente do mar do mar, sempre que isso for possível e razoável, seja prontamente concedida permissão para receber a visita de companheiros, familiares e amigos a bordo quando seu navio estiver no porto. Essas medidas deverão satisfazer os requisitos de segurança.

7. Deverá ser considerada a possibilidade de permitir que a gente do mar do mar seja acompanhada de seus parceiros em viagens ocasionais, caso exeqüível e razoável. Os parceiros deverão ter

seguro contra acidente e doença; os armadores deverão prestar toda assistência aos marítimos com relação a tal seguro.

Diretriz B3.1.12 - Prevenção de ruído e vibração

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

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

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

4. Os limites dos níveis de ruído nos locais de trabalho e no

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

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

Regra 3.2 - ALIMENTAÇÃO E SERVIÇO DE MESA A BORDO

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

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

conta os diferentes antecedentes culturais e religiosos.

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

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

Norma A3.2 - ALIMENTAÇÃO E SERVIÇO DE MESA

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

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

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

quantidade, valor nutricional, qualidade e variedade;

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

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

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

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

5. Nos navios que operam com uma tripulação prescrita de menos de dez pessoas e que, dado o tamanho da tripulação

e a natureza das viagens, talvez não sejam obrigados pela autoridade competente a ter um cozinheiro plenamente qualificado, a pessoa encarregada do preparo de alimentos na cozinha deverá ser treinada ou instruída em áreas que incluam higiene alimentar e pessoal, bem como manuseio e armazenamento de alimentos a bordo.

6. Em casos de excepcional necessidade, a autoridade competente poderá conceder uma dispensa, permitindo que um cozinheiro que não seja plenamente qualificado possa servir num determinado navio por um determinado período, até o próximo porto de escala conveniente ou por um período que não ultrapasse um mês, desde que o detentor da licença seja treinado ou instruído em áreas que incluam higiene alimentar e pessoal, bem como o manuseio e armazenamento de alimentos a bordo.

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

a) suprimento de alimentos e água potável;

b) todos os locais e equipamentos utilizados para armazenagem e manuseio de alimentos e água potável; e

c) equipamentos de cozinha e outros equipamentos para preparar e servir refeições.

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

Comentário:

INSPEÇÕES REALIZADAS PELO CAPITÃO OU SOB SUAS ORDENS: Freqüentes e documentadas; sobre suprimento de alimentos e água potável; envolver todos os locais e equipamentos utilizados para armazenagem e manuseio de alimentos e água potável; observar os equipamentos de cozinha e outros equipamentos para preparar e servir refeições.

ASSEGURAR: Alimentos e água potável, tendo em vista o número de marítimos a bordo, seus requisitos e práticas culturais em relação a alimentos, bem como a duração e natureza da viagem, deverá ser adequado do ponto de vista de quantidade, valor nutricional, qualidade e variedade; a organização e o equipamento do serviço de mesa deverá garantir o suprimento de refeições adequadas, variadas e nutritivas à gente do mar, preparadas e servidas em

condições higiênicas; e o pessoal do serviço de mesa deverá ser devidamente treinado ou instruído para suas funções; os marítimos engajados como cozinheiros tenham a formação necessária, e sejam qualificados e competentes para sua função (incluirão a conclusão de um curso de formação aprovado e reconhecido pela autoridade competente, que abranja culinária prática, higiene alimentar e pessoal, armazenamento de alimentos, controle de estoque, bem como proteção ambiental e saúde e segurança no serviço de mesa).

TREINAMENTO: Pessoal do serviço de mesa. Menor de 18 anos não deverá ser empregado ou contratado para trabalhar como cozinheiro de um navio.

A CTM diz que “A bordo dos navios que operam com uma lotação fixada inferior a dez 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 quer que prepare 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.”

Esses temas (alimentação e serviço de mesa) são disciplinados, em

parte, pela NR 30 e Normas da Marinha do Brasil (NORMAM).

NR 30, 30.8 Alimentação 30.9 Camarotes 30.10 Salões de Refeições e Locais de Recreio 30.11 Cozinha 30.12 Instalações Sanitárias 30.13 Locais para Lavagem, Secagem e Guarda de Roupas de Trabalho 30.14 Segurança na Manutenção em Embarcação em Operação 30.15 Movimentação de Carga [...]

DIRETRIZ

Diretriz B3.2 - Alimentação e serviço de mesa

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

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

anúncios em jornais do ramo deveriam ser utilizadas para esse fim.

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

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

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

Diretriz B3.2.2 - Cozinheiros de navio

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

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

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

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

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

PROTEÇÃO DA SAÚDE, ATENDIMENTO MÉDICO, BEM-ESTAR E PROTEÇÃO SOCIAL

TÍTULO 4

Regra 4.1 - ASSISTÊNCIA MÉDICA A BORDO E EM TERRA

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

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

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

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

4. Os requisitos relativos à proteção da saúde e assistência médica a bordo estão prescritos no Código e incluem normas

para medidas destinadas a propiciar à gente do mar proteção da saúde e assistência médica comparável, até onde possível, ao que está geralmente disponível para trabalhadores em terra.

Norma A4.1 - ASSISTÊNCIA MÉDICA A BORDO E EM TERRA

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

a) assegurem a aplicação à gente do mar de disposições gerais a respeito de proteção à saúde ocupacional e assistência médica pertinentes às suas funções, bem como disposições específicas para o trabalho a bordo de navio;

b) assegurem que a gente do mar goze de proteção à saúde e assistência médica comparável ao que está disponível aos trabalhadores em terra, inclusive pronto acesso aos medicamentos necessários, equipamentos médicos e instalações para diagnóstico e tratamento, bem como a informação e perícia médica;

c) assegurem à gente do mar o direito de consultar sem demora um médico ou dentista qualificado nos portos de escala, caso isso seja viável;

d) assegurem, até onde permitir a legislação e a prática nacional, que os serviços de assistência médica e proteção à saúde enquanto os marítimos estiverem a bordo de navio ou desembarcada em porto estrangeiro sejam fornecidos gratuitamente; e

e) não se restrinjam ao tratamento de marítimos enfermos ou lesionados, mas incluam medidas de natureza preventiva, tais como programas educativos sobre saúde e proteção da saúde.

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

3. Todo Membro adotará legislação e regulamentos que estabeleçam requisitos para hospitais e enfermarias a bordo,

bem como para equipamentos e treinamento a bordo de navios que arvoram sua bandeira.

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

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

b) os navios que transportarem 100 ou mais pessoas a bordo e que normalmente fizerem viagens internacionais de mais de três dias de duração, deverão ter a bordo um médico qualificado que seja responsável pela prestação de assistência médica; as leis ou os regulamentos nacionais deverão especificar também os demais navios que deverão ter um médico a bordo, levando em conta, entre outros fatores, a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de gente do mar a bordo;

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

d) a autoridade competente deverá assegurar que um sistema pré-estabelecido de orientação médica por comunicação via rádio ou satélite com navios em alto-mar, inclusive orientação

especializada, esteja disponível 24 horas por dia; orientação médica, inclusive transmissão de mensagens médicas por rádio ou satélite entre um navio e pessoas em terra que estiverem fornecendo orientação, deverá estar disponível gratuitamente a todos os navios, independentemente da bandeira que arvorarem.

Comentário:

O PAÍS DEVE ASSEGURAR: Medidas de proteção à saúde e assistência médica, inclusive tratamento odontológico essencial; disposições gerais a respeito de proteção à saúde ocupacional e assistência médica pertinentes às suas funções, bem como disposições específicas para o trabalho a bordo de navio; proteção à saúde e assistência médica comparável ao que está disponível aos trabalhadores em terra, inclusive pronto acesso aos medicamentos necessários, equipamentos médicos e instalações para diagnóstico e tratamento, bem como a informação e perícia médica; consultar sem demora um médico ou dentista qualificado nos portos de escala, caso isso seja viável; até onde permitir a legislação e a prática nacional, que os serviços de assistência médica e proteção à saúde enquanto os marítimos estiverem a bordo de navio ou desembarcada

em porto estrangeiro sejam fornecidos gratuitamente; não se restrinjam ao tratamento de marítimos enfermos ou lesionados, mas incluam medidas de natureza preventiva, tais como programas educativos sobre saúde e proteção da saúde.

TODOS OS NAVIOS: a) farmácia de bordo, b) equipamentos médicos e c) um guia médico. As características específicas deverão ser prescritas e sujeitas a inspeção regular pela autoridade competente.

MÉDICO A BORDO: Navios que transportarem 100 ou mais pessoas e que normalmente fizerem viagens internacionais de mais de três dias.

NAVIOS QUE NÃO TIVEREM UM MÉDICO A BORDO: Ter pelo menos um tripulante a bordo que se encarregue de assistência médica e provisão de remédios como parte de suas funções normais.

PESSOAS ENCARREGADAS DE PRESTAR ASSISTÊNCIA MÉDICA A BORDO: Concluído curso de treinamento em assistência médica, que satisfaça os requisitos da STCW.

ORIENTAÇÃO MÉDICA POR COMUNICAÇÃO VIA RÁDIO OU SATÉLITE: Orientação especializada, disponível 24 horas

por dia; orientação médica, inclusive transmissão de mensagens médicas por rádio ou satélite entre um navio e pessoas em terra que estiverem fornecendo orientação, deverá estar disponível gratuitamente a todos os navios, independentemente da bandeira que arvorarem.

NR 30, 30.5 30.5.1 Além das disposições previstas na Norma Regulamentadora nº 07 (NR-07), o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO deve contemplar o disposto nesse item. 30.5.1.1 Para os trabalhadores aquaviários do grupo marítimos, devem ser adotados os padrões médicos e o modelo de Certificado Médico (Health Certificate - Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos - STCW) estabelecidos no QUADRO III desta NR, sem prejuízo da elaboração do Atestado de Saúde Ocupacional - ASO, conforme a NR-07 e disposições desta NR sobre o tema. 30.5.2 Os exames médicos compreendem exames clínicos e exames complementares realizados de acordo com as especificações da NR-07. 30.5.2.1 Uma cópia do Atestado de Saúde Ocupacional - ASO deve ser mantida na embarcação em meio físico ou eletrônico. 30.5.3 Caso o prazo de validade do exame

médico expire no decorrer de uma travessia, fica prorrogado até a data da escala da embarcação em porto onde haja condições necessárias para realização desses exames, observado o prazo máximo de quarenta e cinco dias. 30.5.4 Podem ser realizados outros exames complementares, a critério do médico responsável, desde que relacionados aos riscos ocupacionais identificados e classificados no PGRTA. 30.5.5 Toda embarcação deverá estar equipada com material necessário à prestação dos primeiros socorros, considerando-se as características da atividade desenvolvida, mantendo esse material guardado em local adequado e aos cuidados de pessoa treinada para prestar os primeiros socorros. 30.5.6 A enfermaria, quando existente, deve:

- a) ser separada de outras dependências; b) ter espaço apropriado para guarda os materiais e medicamentos do navio; c) possuir instalações de água quente e fria; e*
- d) dispor de drenagem de líquidos e resíduos. 30.5.6.1 A enfermaria não poderá ser utilizada para outros fins que não sejam aqueles destinados ao atendimento de doentes. 30.5.6.2 A enfermaria das embarcações SOLAS deve atender adicionalmente ao disposto nas normas da Autoridade Marítima (NORMAM). 30.5.7 O empregador*

ou equiparado deve viabilizar o acesso dos trabalhadores aos órgãos de saúde com a finalidade de: a) prevenção e profilaxia de doenças endêmicas; e b) aplicação de vacinas.

DIRETRIZ

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

Diretriz B4.1.1 - Prestação de assistência médica

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

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

b) todos os demais navios deverão ter pelo menos um marítimo que possua treinamento aprovado em assistência médica, em conformidade com a Convenção STCW, inclusive treinamento prático e treinamento em técnicas de salva-vidas, tais como

terapia intravenosa, que seja capaz de participar eficazmente nos planos coordenados de assistência médica em navios em alto-mar, bem como de prestar aos enfermos ou lesionados uma assistência médica normal e satisfatória durante o período em que eles tiverem de permanecer a bordo.

2. Os cursos aos quais o presente Artigo faz referência deverão basear-se no conteúdo das edições mais recentes do Guia Médico Internacional de Bordo, do Guia de primeiros socorros para uso em caso de acidentes relacionados com mercadorias perigosas, do Documento que deve servir de guia - Guia internacional para a formação dos trabalhadores marítimos, e da seção médica do Código Internacional de Sinais, bem como de guias nacionais análogos.

3. As pessoas às quais o parágrafo 1º deste Artigo faz referência e os demais trabalhadores marítimos que a autoridade competente vier a designar deverão seguir, de cinco em cinco anos aproximadamente, cursos de aperfeiçoamento que lhes permitam conservar e atualizar seus conhecimentos e competências, bem como manter a par dos novos progressos.

4. A farmácia de bordo e seu conteúdo, bem como os equipamentos

médicos e o guia médico levados a bordo devem ser devidamente mantidos e inspecionados a intervalos regulares, inferiores a 12 meses, por pessoas designadas pela autoridade competente, as quais deverão assegurar que as etiquetas, as datas de vencimento e as condições de armazenagem de todos os remédios e instruções para seu uso sejam verificados e que todos os equipamentos estejam funcionando como devem. Ao adotar ou revisar o guia médico nacionalmente utilizado e ao estipular o conteúdo da farmácia de bordo e os equipamentos médicos, a autoridade competente deverá levar em consideração as recomendações internacionais sobre a matéria, inclusive a última edição do Guia Médico Internacional de Bordo e os outros guias mencionados no parágrafo 2º desta Diretriz.

5. Caso alguma carga classificada como perigosa não tenha sido incluída na edição mais recente do Guia de primeiros socorros para uso em caso de acidentes relacionados com mercadorias perigosas, a informação necessária sobre a natureza da substância, os riscos envolvidos, os dispositivos de proteção pessoal necessários, os procedimentos médicos relevantes e os antídotos específicos deverá estar disponível para a gente do mar. Tais antídotos específicos

e dispositivos de proteção pessoal deverão estar disponíveis a bordo sempre que mercadorias perigosas forem transportadas. Essa informação deverá ser incorporada às políticas e programas do navio a respeito de segurança ocupacional e saúde, a que se referem a Regra 4.3 e os dispositivos correlatos do Código.

6. Todos os navios deverão ter a bordo uma lista completa e atualizada de estações de rádio através das quais seria possível obter orientação médica; e, caso sejam equipados com um sistema de comunicação por satélite, deverão ter também uma lista completa e atualizada de estações costeiras terrestres, através das quais seria possível igualmente obter orientação médica. Os marítimos responsáveis pela prestação de assistência médica ou de primeiros socorros a bordo deverão ser instruídos no uso do guia médico do navio e da seção médica da edição mais recente do Código Internacional de Sinais, de modo a serem capazes de entender o tipo de informação de que os médicos necessitariam e a orientação deles recebida.

Diretriz B4.1.2 - Formulário de laudo médico

1. O formulário padronizado de laudo médico sobre gente do mar, prescrito na Parte A deste Código, deve ser concebido de modo

a facilitar a troca de informação médica e outras informações correlatas entre o navio e a costa a respeito de todos os marítimos, em caso de enfermidade ou lesão.

Diretriz B4.1.3 - Assistência médica em terra

1. As instalações médicas terrestres para tratamento de gente do mar devem ser adequadas aos seus fins e contar com médicos, dentistas e outros profissionais médicos devidamente qualificados.

2. Medidas deverão ser tomadas para assegurar que, quando estiver num porto, a gente do mar tenha acesso a:

a) tratamento ambulatorial de doenças e lesões;

b) hospitalização, caso necessário; e

c) condições de tratamento odontológico, especialmente em casos de emergência.

3. Medidas apropriadas deverão ser adotadas para facilitar o tratamento de gente do mar doente, e em particular, a gente do mar deverá ser prontamente internada em clínicas e hospitais em terra, sem dificuldade e independentemente de sua nacionalidade ou credo religioso e também, sempre que possível, providências deverão ser tomadas para assegurar, caso necessário, a continuação do tratamento de modo a suplementar os cuidados médicos

recebidos.

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

1. Todo Membro considerará devidamente sua participação em cooperação internacional em matéria de assistência, programas e pesquisa de proteção à saúde e assistência médica. Essa cooperação poderá abranger:

- a) desenvolvimento e coordenação de esforços de busca e salvamento e provisão de assistência médica imediata e evacuação em alto-mar para pessoas gravemente doentes ou lesionadas a bordo de navio, por meios como sistemas de informação periódica da posição do navio, centros de coordenação de salvamento e serviços emergenciais de helicóptero, em conformidade com a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos, 1979, emendada, e o Manual Internacional de Busca e Salvamento Aeronáuticos e Marítimos - IAMSAR;
- b) aproveitar ao máximo todos os navios que levarem um médico a bordo e de navios posicionados em alto-mar que possam propiciar instalações hospitalares e de salvamento;
- c) compilação e manutenção de uma lista internacional de médicos

- e instalações de assistência médica disponíveis ao redor do mundo para prestação emergencial de assistência médica à gente do mar;
- d) desembarque de gente do mar para tratamento de emergência em terra;
- e) repatriação, tão pronto quanto possível, de gente do mar hospitalizada no estrangeiro, de acordo com o conselho dos médicos responsáveis pelo caso, levando em conta os desejos e as necessidades dos pacientes;
- f) provisão de assistência pessoal à gente do mar durante o processo de repatriação, de acordo com o conselho dos médicos responsáveis pelo caso, levando em conta os desejos e necessidades dos pacientes;
- g) esforço no sentido de estabelecer centros de saúde para a gente do mar, com:
- i - realização de pesquisa sobre o estado de saúde, o tratamento médico e o atendimento preventivo da saúde da gente do mar; e
- ii - treinamento de pessoal da área médica e de saúde em medicina marítima;
- h) compilação e avaliação de dados estatísticos a respeito de acidentes, doenças e fatalidades no trabalho da gente do mar e

integração e harmonização de estatísticas com o sistema nacional de estatísticas sobre acidentes e doenças ocupacionais em relação a outras categorias de trabalhadores;

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

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

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

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

Diretriz B4.1.5 - Dependentes de gente do mar

1. Todo Membro adotará medidas para assegurar assistência médica adequada e suficiente para os dependentes de gente do mar domiciliada em seu território, enquanto não houver um serviço de

assistência médica que abranja os trabalhadores em geral e seus dependentes onde tais serviços não existirem, e deverão informar a Repartição Internacional do Trabalho a respeito das medidas tomadas com essa finalidade.

Regra 4.2 - RESPONSABILIDADE DOS ARMADORES

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

1. Todo Membro assegurará que medidas sejam tomadas, de acordo com o Código, nos navios que arvoram sua bandeira, para conferir à gente do mar neles empregada, o direito a assistência e apoio material por parte do armador, em relação às conseqüências financeiras de doença, lesão ou morte ocorrida quando a gente do mar trabalhava ao amparo de um acordo de emprego de marítimos ou resultante do emprego em virtude de tal acordo.

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

Norma A4.2.1 - RESPONSABILIDADE DO ARMADOR

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

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

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

c) os armadores serão responsáveis pelas despesas de assistência médica, inclusive tratamento médico e provisão dos remédios necessários, bem como de aparelhos terapêuticos, além de

hospedagem e alimentação fora de casa, até que o marítimo doente ou lesionado se recupere ou até que a doença ou incapacidade seja declarada de natureza permanente; e

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

Comentário:

PROTEÇÃO DA SAÚDE E ASSISTÊNCIA MÉDICA (GARANTIA FINANCEIRA): Garantir a proteção dos marítimos contra conseqüências financeiras de uma doença, acidente ou morte relacionados com o seu emprego. O tripulante em viagem internacional necessita uma proteção especial (garantia financeira), semelhante a um “seguro viagem”.

ROL DE GARANTIAS: Custos de qualquer doença ou acidente ocorridos entre a data de início do serviço e a data em que se considere que o marítimo foi devidamente repatriado, ou resultante do seu trabalho entre estas duas datas; uma cobertura financeira para garantir uma indenização 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 convenção coletiva; 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 até à constatação do caráter permanente da doença ou da incapacidade; e as despesas de funeral, se a morte ocorrer a bordo ou em terra durante o período do contrato.”

GARANTIA FINANCEIRA: Assegurar o pagamento de uma indenização em caso de morte ou de incapacidade prolongada de gente do mar, decorrente de lesão, doença ou acidente de trabalho.

Portaria nº 3.802/ 2022, “Art. 21. Os serviços de recrutamento e colocação de gente do mar deverão desenvolver e manter práticas operacionais formalizadas, que atendam as seguintes condições: I - possibilidade de a gente do mar ser contatada a qualquer momento, para situações extraordinárias; II- meios gratuitos e efetivos de fornecimento de informação para familiares de gente do mar embarcada; III- procedimentos para evitar quaisquer formas de exploração de gente do mar, relacionadas com a antecipação de salários ou outras transações financeiras; e IV - garantias de que a gente do mar seja informada de modo detalhado sobre todas

as atividades para o qual está sendo contratada e das normas internas do tomador de serviços responsável por sua contratação.

*[...] 12. Assistência médica a bordo (Regra 4.1) [...] 16. **Garantia***

financeira relativa à responsabilidade do armador (Regra 4.2):

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

Norma A4.2.2 - TRATAMENTO DE RECLAMAÇÕES CONTRATUAIS

1. Para os propósitos da Norma A4.2.1, parágrafo 8, e a presente Norma, o termo “reclamação contratual” significa qualquer reclamação relativa à morte ou incapacidade de longo prazo da gente do mar devido a um ferimento ocupacional, doença ou risco conforme estabelecido na lei nacional, no acordo de emprego da gente do mar ou acordo coletivo.

2. O sistema de garantia financeira, conforme previsto na Norma A4.2.1, parágrafo 1, alínea “b”, pode ser na forma de sistema de previdência social ou seguro ou fundo ou arranjos similares. Sua forma deverá ser determinada pelo Membro após consulta com as organizações dos armadores e gente do

mar interessados.

3. Regulamentos e leis nacionais deverão assegurar que providências efetivas estão em posição de receber, tratar e imparcialmente liquidar reclamações contratuais relativas a compensações referidas à Norma A4.2.1, parágrafo 8, através de procedimentos expeditos e razoáveis.

Comentário:

RECLAMAÇÃO CONTRATUAL: Reclamação relativa à morte ou incapacidade de longo prazo devido a um ferimento ocupacional, doença ou risco, conforme lei nacional.

Trata-se de providências para receber, tratar e imparcialmente liquidar reclamações contratuais (dar efetividade à garantia financeira) relativas a compensações referentes a reclamação relativa à morte ou incapacidade de longo prazo devido a um ferimento ocupacional, doença ou risco, conforme lei nacional.

GARANTIA FINANCEIRA: Assegurar o pagamento de uma indenização em caso de morte ou de incapacidade prolongada de gente do mar, decorrente de lesão, doença ou acidente de trabalho.

Observe que aqui não se trata de reclamação de condições de trabalho (queixa), mas devido a morte ou incapacidade de longo

prazo decorrente de ferimento ocupacional, doença ou risco.

Portaria nº 3.802/ 2022, 12. Assistência médica a bordo (Regra 4.1) [...] 16. Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador (Regra 4.2): Finalidade: Assegurar que a gente do mar seja protegida contra as conseqüências de doenças, lesão, ou morte relacionadas com seu emprego.

DIRETRIZ

Diretriz B4.2.1 - Responsabilidade do armador

- 1. O pagamento integral prescrito pela Norma A4.2.1, parágrafo 3º, alínea “a”, poderá ser excluído das bonificações.**
- 2. A legislação nacional poderá determinar que o armador deixe de ser responsável pelas despesas da gente do mar doente ou lesionada a partir do momento em que a gente do mar possa reivindicar benefícios médicos com base em seguro obrigatório contra doença ou contra acidente, ou indenização por acidente de trabalho.**
- 3. A legislação nacional poderá determinar que o armador seja ressarcido por uma companhia de seguros das despesas de funeral por ele pagas, caso um benefício de funeral da gente do mar falecida seja paga ao amparo da legislação nacional relativa a seguro social**

ou a indenização dos trabalhadores.

Diretriz B4.2.2 - Tratamento de reclamações contratuais

1. Leis e regulamentos nacionais devem dispor que as partes para o pagamento de uma reclamação contratual podem usar o Recibo Modelo e o Formulário de Liberação estabelecido no Apêndice B4.I.

Regra 4.3 - PROTEÇÃO DA SEGURANÇA E DA SAÚDE E PREVENÇÃO DE ACIDENTES

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

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar em navios que arvoram sua bandeira conte com proteção da saúde no trabalho e viva, trabalhe e receba formação a bordo do navio em um ambiente seguro e higiênico.

2. Todo Membro elaborará e promulgará diretrizes nacionais relativas à segurança e saúde no trabalho a bordo de navios que arvoram sua bandeira, após consulta às organizações representativas de armadores e de gente do mar, levando em

conta os códigos, diretrizes e normas aplicáveis, recomendadas por organizações internacionais, órgãos nacionais e organizações do setor marítimo.

3. Todo Membro adotará legislação e outras medidas pertinentes a matérias especificadas neste Código, levando em conta instrumentos internacionais relevantes, e estabelecer normas de segurança e saúde e sobre a prevenção de acidentes a bordo de navios que arvoram sua bandeira.

Norma A4.3 - PROTEÇÃO DA SEGURANÇA E DA SAÚDE E PREVENÇÃO DE ACIDENTES

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

- a) adoção e efetiva implementação e promoção de políticas e programas que visem à segurança e à saúde ocupacionais em navios que arvoram a bandeira do Membro, inclusive avaliação de risco, assim como a formação e instrução da gente do mar;
- b) precauções razoáveis para prevenir os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais a bordo de navios, com inclusão de medidas para reduzir e prevenir o risco de exposição a níveis

nocivos de fatores ambientais e químicos, além do risco de lesão ou doença suscetível de ocorrer com o uso de equipamentos e máquinas a bordo de navios;

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

d) requisitos relativos à inspeção, notificação e correção de condições inseguras e a investigação e notificação de acidentes de trabalho a bordo.

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 parágrafo 3 da Regra 4.3, devem incluir os seguintes aspectos:**

- 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; e

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

2. As disposições previstas no parágrafo 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 aspectos da prevenção dos acidentes de trabalho, lesões e doenças profissionais susceptíveis 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 participarem nas reuniões da comissão de segurança do navio. Tal comissão deve ser criada a bordo de embarcações onde se encontrem cinco ou mais marítimos.**
3. **A legislação e as outras medidas referidas no parágrafo 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 uma 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 registro dos acidentes de trabalho e das doenças profissionais;**
 - b) são coligidas estatísticas completas sobre estes acidentes e doenças, analisadas e publicadas e, se necessário, seguidas de investigação sobre as tendências gerais e os riscos identificados; e**
 - 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 fornecidas pela 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 através de, por exemplo, afixação de notas oficiais com instruções a esse respeito.**
8. **A autoridade competente deve exigir aos armadores, quando estes efetuarem avaliação de risco no quadro da gestão da segurança e da saúde no trabalho, que se refiram às informações estatísticas adequadas provenientes dos seus navios e às estatísticas gerais fornecidas pela autoridade competente.**

Comentário:

A Norma trata em detalhes que legislação e outras medidas a adotar para garantir a proteção da segurança e da saúde e prevenção de

acidentes dos marítimos.

ASSEGURAR: 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 registro dos acidentes de trabalho e das doenças profissionais; são coligidas estatísticas completas sobre estes acidentes e doenças, analisadas e publicadas e, se necessário, seguidas de investigação sobre as tendências gerais e os riscos identificados; e os acidentes de trabalho são objeto de inquérito.

O tema proteção da saúde e da segurança e prevenção de acidentes é o tema da NR 30, cujo objetivo é “... estabelecer requisitos para a proteção e o resguardo da segurança e da saúde no trabalho aquaviário, disciplinando medidas a serem observadas nas organizações e nos ambientes de trabalho para a prevenção de possíveis lesões ou agravos à saúde.”

NR 30, 30.1 Objetivo 30.2 Campo de aplicação 30.3 “Direitos e deveres 30.4 Programa de Gerenciamento de Riscos no Trabalho Aquaviário - PGRTA 30.5 Proteção à saúde 30.6 Comissão Interna

de Prevenção de Acidentes - CIPA 30.7 Grupo de Segurança e Saúde no Trabalho a Bordo das Embarcações - GSSTB 30.8 Alimentação 30.9 Camarotes 30.10 Salões de Refeições e Locais de Recreio 30.11 Cozinha 30.12 Instalações Sanitárias 30.13 Locais para Lavagem, Secagem e Guarda de Roupas de Trabalho 30.14 Segurança na Manutenção em Embarcação em Operação 30.15 Movimentação de Carga 30.16 Máquinas e Equipamentos 30.17 Capacitação e treinamento em Segurança e Saúde no Trabalho 30.18 Acesso à embarcação 30.19 Disposições Gerais de Segurança e Saúde 30.20 Glossário Quadro I – Quadro Estatístico de Acidentes Quadro II - Padrões Mínimos Básicos nos Exames Médicos Quadro III - Padrões Médicos e Modelo de Certificado Médico (Health Certificate - Convenção Internacional Sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos - STCW) ”

“A norma regulamentadora foi publicada pela Portaria SIT n° 34, de 04 de dezembro de 2002, tendo sido concebida para suprir uma lacuna importante na legislação nacional de segurança e saúde no trabalho (SST) em relação ao trabalho aquaviário.

Caracterizada como Norma Setorial pela Portaria SIT n° 787,

de 28 de novembro de 2018, a norma tem como fonte o previsto na Convenção 147 - Normas Mínimas da Marinha Mercante (1976), da Organização Internacional do Trabalho (OIT). A partir da ratificação dessa convenção pelo Brasil, em 1991, iniciaram-se as discussões no âmbito do extinto Ministério do Trabalho, com a finalidade de elaboração de uma norma específica que regulasse as condições de segurança e saúde no trabalho a bordo de embarcações. Além dessa convenção, é importante salientar que o Brasil ratificou diversas convenções internacionais sobre o trabalho marítimo, as quais, portanto, também norteiam a regulamentação nacional. No âmbito da OIT, foram ratificadas 23 convenções* relacionadas com o trabalho no mar. Em maio de 2020, o Brasil enviou carta de ratificação da Convenção sobre Trabalho Marítimo, n° 186, de 2006. Conhecida mundialmente como MLC 2006 (Maritime Labour Convention 2006), esse tratado estabelece requisitos mínimos para os trabalhadores marítimos que trabalham em navios, garantindo a proteção dos cerca de 1,5 milhão de trabalhadores marítimos em todo o mundo, bem como condições equitativas para os armadores. No âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), foram ratificadas as

principais convenções marítimas, a exemplo de Solas, STCW e MARPOL, e, na Organização das Nações Unidas (ONU), o Brasil é signatário da Convenção sobre o Direito no Mar. Dessa forma, o Brasil aprovou o que se convencionou chamar os quatro pilares na indústria marítima. Inicialmente pensada para ser uma norma restrita ao trabalho marítimo, o escopo da NR-30 foi aumentado no curso de sua elaboração, incorporando-se o conceito relativo ao trabalho aquaviário, na esteira do que foi regulamentado na Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, conhecida como Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), e em seu decreto regulamentador, que relacionou seis tipos de trabalhadores aquaviários: os marítimos, os pescadores, os fluviários, os mergulhadores, os práticos e os agentes de manobra e docagem. Dessa forma, foram incorporadas no projeto da nova norma as atividades profissionais realizadas no mar e em águas interiores, tendo sido prevista a criação de anexos que contemplassem as atividades dos profissionais acima elencados. Em atendimento aos procedimentos para elaboração de normas em segurança e saúde no trabalho, à época estabelecidos pela Portaria MTb nº 393, de 09 de abril de 1996, foi constituído Grupo de Trabalho Tripartite

(GTT) encarregado de elaborar o texto da nova norma.” (site do Ministério do Trabalho)

DIRETRIZ

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

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

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

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

a) disposições gerais e disposições básicas;

b) características estruturais do navio, inclusive meios de acesso e

riscos relacionados com asbestos;

c) máquinas;

d) efeitos de temperaturas excessivamente baixas ou altas de quaisquer superfícies com as quais a gente do mar possa ter contato;

e) efeitos de ruído no local de trabalho e no alojamento a bordo do navio;

f) efeitos de vibração no local de trabalho e no alojamento a bordo do navio;

g) efeitos de fatores ambientais, além dos mencionados nas alíneas “e” e “f” no local de trabalho e nos alojamento a bordo do navio, inclusive fumaça de tabaco;

h) medidas especiais de segurança no convés e na coberta;

i) equipamento de carregamento e descarga;

j) prevenção e combate de incêndio;

k) âncoras, correntes e cabos;

l) carga perigosa e lastro;

m) equipamento de proteção pessoal para a gente do mar;

n) trabalho em recintos confinados;

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

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

4. Além disso, a autoridade competente deverá assegurar que as

implicações para a segurança e a saúde sejam levadas em conta, particularmente nas seguintes áreas:

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

Diretriz B4.3.2 - Exposição a ruído

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

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

- a) instrução da gente do mar sobre os perigos para a audição e a

saúde da exposição prolongada a níveis elevados de ruído e sobre o uso correto de dispositivos e equipamentos de proteção contra o ruído;

b) fornecimento de equipamento aprovado de proteção da audição à gente do mar quando for necessário; e

c) avaliação do risco e redução dos níveis de exposição ao ruído nos alojamento e em todas as instalações de lazer e de serviço de mesa, bem como na sala de máquinas e outros locais de maquinaria.

Diretriz B4.3.3 - Exposição a vibração

1. A autoridade competente, junto com os órgãos internacionais pertinentes e representantes das organizações de armadores e de gente do mar pertinentes, e levando em conta, segundo for apropriado, as normas internacionais relevantes, deverá examinar continuamente o problema de vibração a bordo dos navios, com vistas a melhorar, tanto quanto possível, a proteção da gente do mar contra os efeitos da vibração.

2. O exame a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz deve abranger o efeito da exposição à vibração excessiva sobre a saúde e o conforto da gente do mar, bem como medidas a serem prescritas

ou recomendadas para reduzir a vibração a bordo dos navios, a fim de proteger a gente do mar. As medidas a serem consideradas deverão incluir as seguintes:

a) dar instrução à gente do mar sobre os perigos da exposição prolongada à vibração para a sua saúde;

b) fornecer equipamento aprovado de proteção individual para a gente do mar quando for necessário; e

c) avaliar o risco e reduzir os níveis de exposição à vibração dos alojamentos e em todas as instalações de lazer e de serviço de mesa, mediante a adoção de medidas consoantes com a orientação fornecida pelo código de prática da OIT sobre Fatores ambientais no local de trabalho, de 2001, e subseqüentes versões, levando em conta a diferença de exposição entre os espaços de alojamento e os espaços de trabalho.

Diretriz B4.3.4 - Obrigações dos armadores

1. A obrigação do armador de prover equipamento de proteção ou outras salvaguardas para prevenção de acidentes deverá, em geral, ser acompanhada de normas de utilização que faça obrigatório o seu uso pela gente do mar, assim como da obrigação que a gente

do mar acate as medidas pertinentes de prevenção de acidentes e proteção da saúde.

2. Os artigos 7 e 11 da Convenção da OIT sobre Proteção das Máquinas, 1963 (Nº 119) e as provisões correspondentes da Recomendação sobre Proteção das Máquinas, 1963 (Nº 118), impõem ao empregador a obrigação de assegurar conformidade com a exigência de que as máquinas em uso sejam devidamente protegidas e de que seja evitado seu uso sem os dispositivos de proteção, ficando o trabalhador obrigado a não usar as máquinas sem que os dispositivos de proteção estejam em seu lugar e a não inutilizar tais dispositivos.

Diretriz B4.3.5 - Notificação e compilação de estatísticas

1. Todos os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais devem ser notificados, a fim de possibilitar sua investigação e a compilação, análise e publicação de estatísticas abrangentes, levando em conta a confidencialidade dos dados pessoais da gente do mar em apreço. As notificações não devem restringir-se a mortes ou acidentes que envolvam o navio.

2. As estatísticas a que se refere o parágrafo 1º desta Diretriz

deverão registrar o número, a natureza, as causas e os efeitos dos acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais, e indicar claramente, em qual setor do navio ocorreu, o tipo de cada acidente e se a ocorrência ocorreu no mar ou em porto.

3. Todo Membro levará em devida conta sistemas ou formulários internacionais para o registro de acidentes com gente do mar, estabelecidos pela Organização Internacional do Trabalho.

Diretriz B43.6 - Investigações

1. A autoridade competente deverá investigar as causas e circunstâncias de todos os acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais que resultarem na perda de vida ou em grave lesão corporal, bem como outras causas especificadas na legislação nacional.

2. Uma investigação deverá considerar a inclusão dos seguintes itens:

a) ambiente de trabalho, inclusive superfícies de trabalho, disposição de máquinas, meios de acesso, iluminação e métodos de trabalho;

b) incidência de acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais

em diferentes faixas etárias;

c) problemas fisiológicos e psicológicos causados pelo ambiente a bordo;

d) problemas causados por estresse físico a bordo de navios, particularmente em decorrência do aumento da carga de trabalho;

e) problemas causados pelos efeitos de inovações técnicas e sua influência sobre a composição da tripulação; e

f) problemas causados por falha humana.

Diretriz B4.3.7 - Programas nacionais de proteção e prevenção

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

2. A implementação de programas de proteção e prevenção destinados a promover a segurança e a saúde no trabalho e a prevenção de acidentes de trabalho e lesões e doenças profissionais, deverá ser organizada de tal modo que a autoridade competente, os

armadores e gente do mar ou seus representantes e outros órgãos apropriados possam desempenhar um papel ativo, inclusive por meio de sessões informativas, diretrizes a bordo sobre os máximos níveis de exposição a fatores ambientais do local de trabalho potencialmente nocivos e a outros riscos, bem como sobre os resultados de um processo sistemático de avaliação de riscos. Em particular, deveriam ser estabelecidas comissões paritárias nacionais ou locais sobre proteção da segurança e da saúde ocupacionais e prevenção de acidentes, ou grupos de trabalho específicos e comissões a bordo, nos quais as organizações de armadores e gente do mar estejam representadas.

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

Diretriz B4.3.8 - Conteúdo dos programas de proteção e prevenção

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

a) elaboração de diretrizes e políticas nacionais sobre sistemas

de gestão da segurança e da saúde no trabalho e de disposições, normas e manuais sobre prevenção de acidentes;

b) organização de cursos e programas de formação relativos à proteção da segurança e da saúde no trabalho e à prevenção de acidentes;

c) organização de divulgação sobre proteção da segurança e da saúde no trabalho e prevenção de acidentes, inclusive por meio de filmes, cartazes, anúncios e folhetos; e

d) distribuição de material e informações sobre proteção da segurança e da saúde no trabalho e prevenção de acidentes, que cheguem à gente do mar a bordo dos navios.

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

3. Ao formular programas de proteção da segurança e da saúde no trabalho e prevenção de acidentes, todo Membro dará a devida

atenção aos códigos de prática relacionados com a segurança e a saúde da gente do mar, publicados pela Organização Internacional do Trabalho.

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

1. O programa de formação a que se refere o parágrafo 1º, alínea “a”, da Norma A4.3 deverá ser revisto periodicamente e atualizado à luz das inovações nos tipos e tamanhos de navios e em seus equipamentos, bem como das mudanças nas práticas referentes a tripulação, nacionalidade, idioma e organização do trabalho a bordo.

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

a) material audiovisual educativo, tais como filmes, para uso nos centros de formação profissional para gente do mar e, se possível, a bordo dos navios;

b) afixação de cartazes a bordo dos navios;

c) inclusão, nos jornais e revistas lidos pela gente do mar, de artigos

sobre os riscos do trabalho marítimo e sobre medidas de proteção da segurança e da saúde no trabalho e de prevenção de acidentes; e

d) campanhas especiais, utilizando diversos meios de publicidade, para orientar a gente do mar, inclusive campanha a respeito de práticas de trabalho seguras.

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

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

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

2. A não ser que um jovem seja considerado plenamente qualificado pela autoridade competente para levar a cabo uma tarefa, os

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

- a) levantar, mover, ou carregar cargas ou objetos pesados;
- b) entrar nas caldeiras, tanques e compartimentos estanques;
- c) ser exposto a níveis nocivos de vibração e ruído;
- d) operar máquinas de içar ou outras máquinas e ferramentas elétricas ou servir de sinaleiros para operadores desse tipo de equipamento;
- e) manipular cabos de amarração ou de reboque ou equipamento de ancoragem;
- f) mastreação e aparelhamento;
- g) trabalho de borda acima ou no convés em tempo carregado;
- h) serviço noturno de quarto;

- i) manutenção de equipamento elétrico;
- j) exposição a materiais potencialmente nocivos ou a agentes físicos nocivos, tais como substâncias perigosas ou tóxicas e radiação ionizante;
- k) limpeza de equipamentos de cozinha e de serviço de mesa de bordo; e
- l) manejar os botes do navio ou assumir responsabilidade por eles.

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

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

que impliquem em riscos para a saúde.

Diretriz B4.3.11 - Cooperação internacional

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

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

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

a) acordos bilaterais e multilaterais para promover uniformidade

das normas e salvaguardas para a proteção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção de acidentes de trabalho;

b) intercâmbio de informações sobre perigos particulares a que está exposta a gente do mar e meios de promover a proteção da segurança e da saúde e a prevenção de acidentes;

c) assistência para testes de equipamento e inspeção em consonância com os regulamentos nacionais do Estado da bandeira;

d) colaboração na elaboração e divulgação de disposições, regras e manuais sobre proteção da segurança e da saúde ocupacionais e prevenção de acidentes;

e) colaboração para a produção e utilização de material didático; e

f) instalações conjuntas ou assistência mútua para o treinamento de gente do mar em proteção da segurança e da saúde ocupacionais, prevenção de acidentes e práticas seguras de trabalho.

Regra 4.4 - ACESSO A INSTALAÇÕES TERRESTRES DE BEM-ESTAR

Finalidade: Assegurar que a gente do mar que estiver trabalhando a bordo tenha acesso a instalações e serviços em

terra para proteger sua saúde e seu bem-estar.

1. Os Membros deverão cuidar para que as instalações de bem-estar em terra, se existentes, sejam de fácil acesso. Os Membros também deverão promover a construção em determinados portos de instalações de bem-estar como as citadas no Código, para que a gente do mar a bordo dos navios que se encontrem em seus portos tenham acesso a instalações e serviços de bem-estar apropriados.

2. As responsabilidades de todo Membro com relação a instalações em terra, inclusive instalações e serviços de bem-estar, cultura, lazer e informações, são estipuladas no Código.

Norma A4.4 - ACESSO A INSTALAÇÕES TERRESTRES DE BEM-ESTAR

1. Todo Membro exigirá que, quando existirem instalações de bem-estar em seu território, que sejam franqueadas a toda a gente do mar, independentemente de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social e independentemente do Estado da bandeira do navio em que estiver empregada, engajada, ou trabalhando.

2. Todo Membro deve incentivar o desenvolvimento de instalações de bem-estar nos portos apropriados do país e determinar, após consulta às organizações de armadores e de gente do mar interessadas, quais portos deverão ser considerados apropriados.

3. Todo Membro incentivará o estabelecimento de comissões de bem-estar encarregadas de examinar periodicamente as instalações e serviços de bem-estar, a fim de assegurar que são apropriados, tendo em vista as necessidades da gente do mar em função das inovações técnicas e operacionais e de outras mudanças no setor marítimo.

Comentário:

INSTALAÇÕES DE BEM-ESTAR EM TERRA: Não são obrigatórias. Todos os Membros devem assegurar que as instalações de bem-estar em terra, “quando existam...”

“Todos os Membros devem exigir que as instalações de bem-estar “existentes” no seu território possam ser utilizadas por todos os marítimos...” Caso existam as instalações de bem-estar, os marítimos têm seu direito de acesso garantido.

“Todo Membro deve incentivar o desenvolvimento de instalações de bem-estar nos portos apropriados do país e determinar, após consulta às organizações de armadores e de gente do mar interessadas, quais portos deverão ser considerados apropriados”.

DIRETRIZ

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

Diretriz B4.4.1 - Responsabilidades dos Membros

1. Todo Membro deverá:

a) adotar medidas para assegurar que haja instalações e serviços adequados de bem-estar para a gente do mar nos portos de escala designados e que haja proteção adequada da gente do mar no exercício de sua profissão; e

b) levar em conta, na implementação dessas medidas, as necessidades da gente do mar, especialmente em países estrangeiros e ao entrar em zonas de guerra, no que tange a sua segurança, saúde e atividades nas horas de folga.

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

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

4. Os Membros deverão cooperar uns com os outros para a promoção do bem-estar da gente do mar em alto-mar e nos portos.

Essa cooperação deverá incluir o seguinte:

a) consultas entre as autoridades competentes, com vistas à provisão e aprimoramento das instalações e serviços destinados ao bem-estar da gente do mar, tanto nos portos como a bordo dos navios;

b) acordos para a combinação dos recursos e a provisão de instalações de bem-estar nos portos mais importantes, de modo a evitar uma duplicação desnecessária;

c) organização de competições esportivas internacionais e incentivo à participação da gente do mar em atividades esportivas; e

d) organização de seminários internacionais sobre o bem-estar dos marítimos no mar e nos portos.

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

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

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

a) autoridades públicas;

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

c) organizações beneficentes.

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

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

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

c) instalações de ensino; e

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

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

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

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

7. Essas acomodações deverão ser franqueadas a todos os marítimos, independentemente de nacionalidade, raça, cor, sexo,

religião, opinião política ou origem social e do Estado da bandeira do navio em que estiverem empregados, engajados ou trabalhando. Sem prejuízo desse princípio, é possível que, em certos portos, seja necessário propiciar tipos diversos de instalações, de padrão comparável, porém adaptadas aos costumes e necessidades de diferentes grupos de marítimos.

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

Diretriz B4.4.3 - Comissões de bem-estar

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

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

instalações de bem-estar e assegurar a coordenação entre eles.

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

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

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

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

a) verbas públicas;

b) impostos ou outros encargos especiais de fontes do setor de navegação;

c) contribuições voluntárias de armadores e de marítimos ou de suas organizações; e

d) contribuições voluntárias de outras fontes.

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

Diretriz B4.4.5 - Divulgação de informações e facilitação de medidas

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

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

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

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

Diretriz B4.4.6 - Gente do mar em porto estrangeiro

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

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

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

3. Quando gente do mar for detida por qualquer motivo no território estrangeiro de um Membro, a autoridade competente deverá, caso o trabalhador assim o solicite, informar imediatamente o Estado da bandeira e o Estado de nacionalidade da gente do mar. A autoridade competente deverá informar prontamente o marítimo do seu direito

de fazer tal solicitação. O Estado de nacionalidade do marítimo deverá prontamente notificar a família do marítimo. A autoridade competente deverá permitir o acesso imediato dos funcionários consulares desses Estados ao trabalhador, e subseqüentes visitas regulares enquanto permanecer detido.

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

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

Regra 4.5 - SEGURIDADE SOCIAL

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

1. Todo Membro assegurará que toda a gente do mar e, até onde sua lei nacional o permitir, seus dependentes tenham acesso à

proteção da seguridade social, em conformidade com o Código, sem prejuízo de quaisquer outras condições mais favoráveis, a que se refere o parágrafo 8º do artigo 19 da Constituição.

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

3. Todo Membro garantirá que gente do mar sujeita a sua legislação de seguridade social e, até onde estabelecer a sua lei nacional, seus dependentes tenham o direito de se beneficiar da proteção da seguridade social, num modo que não seja menos favorável do que o usufruído pelos trabalhadores em terra.

Norma A4.5 - SEGURIDADE SOCIAL

1. As áreas a serem consideradas com vistas a alcançar progressivamente a proteção abrangente da seguridade social, em conformidade com a Regra 4.5, são as seguintes assistência médica e benefícios por doença, por desemprego, por acidentes de trabalho e por idade, benefícios familiares, licença maternidade, por invalidez, e pensões por morte, em

complementação da proteção assegurada pela Regra 4.1, a respeito de assistência médica, e a Regra 4.2, a respeito da responsabilidade dos armadores, bem como por outros títulos desta Convenção.

2. Quando da ratificação, a proteção a ser assegurada por todo membro, em conformidade com o parágrafo 1º da Regra 4.5, deverá incluir pelo menos três dos benefícios relacionados no parágrafo 1º desta Norma.

3. Todo Membro adotará medidas consoantes com suas circunstâncias nacionais, destinadas a assegurar para toda agente do mar que resida habitualmente em seu território a proteção suplementar de seguridade social, a que se refere o parágrafo 1º desta Norma. Essa responsabilidade poderá ser cumprida, por exemplo, mediante acordos bilaterais ou multilaterais apropriados ou sistemas baseados em contribuições. A proteção resultante não deverá ser menos favorável do que a usufruída pelos trabalhadores em terra, residentes no seu território.

4. Não obstante a atribuição de responsabilidades conforme o parágrafo 3º desta Norma, os Membros poderão determinar, mediante acordos bilaterais e multilaterais e disposições

adotadas no contexto de organizações de integração econômica, outras regras relativas à legislação de seguridade social a que a gente do mar estará sujeita.

5. As responsabilidades de todo Membro com respeito à gente do mar a bordo de navios que arvoram sua bandeira incluem as relacionadas nas Regras 4.1 e 4.2 e nas disposições correlatas do Código, bem como as que são inerentes às obrigações gerais decorrentes do direito internacional.

6. Todo Membro dará a devida consideração às várias maneiras pelas quais benefícios comparáveis serão concedidos à gente do mar, em conformidade com a lei e prática nacionais, na falta de cobertura adequada nas áreas relacionadas no parágrafo 1º desta Norma.

7. A proteção mencionada no parágrafo 1º da Regra 4.5 poderá, se for apropriado, ser incorporada em leis e regulamentos, em planos privados ou acordos de negociação coletiva ou numa combinação de todos esses.

8. Até onde for consistente com sua legislação e prática nacional, os Membros deverão cooperar uns com os outros, mediante

acordos bilaterais ou multilaterais ou outros esquemas, para assegurar a preservação dos direitos de seguridade social, baseados em esquemas contributivos ou não-contributivos, adquiridos ou em fase de aquisição por toda a gente do mar, independentemente de sua residência.

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

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

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

benefícios na proteção.

Comentário:

SEGURANÇA SOCIAL: Cuidados médicos, subsídio em caso de doença, subsídio de desemprego, pensão de reforma por velhice, indenização em caso de acidente de trabalho ou doença profissional, prestações familiares, subsídio de maternidade, pensão de invalidez e pensão 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 noutros títulos).

“Quando da ratificação, a proteção assegurada pelos Membros, conforme o disposto no parágrafo 1 da Regra 4.5, deve incluir, pelo menos, três dos nove ramos enumerados no parágrafo 1 da presente Norma.”: A legislação nacional já contempla essa disposição, cabendo aos armadores prestar as garantias financeiras para proteção de seus marítimos, se for o caso.

Lei nº 8.213/1991, Art. 18. O Regime Geral de Previdência Social compreende as seguintes prestações, devidas inclusive em razão de eventos decorrentes de acidente do trabalho, expressas em benefícios e serviços: I - quanto ao segurado: a) aposentadoria por

invalidez; b) aposentadoria por idade; c) aposentadoria por tempo de contribuição; d) aposentadoria especial; e) auxílio-doença; f) salário-família; g) salário-maternidade; h) auxílio-acidente; II - quanto ao dependente: a) pensão por morte; b) auxílio-reclusão; c) reabilitação profissional. Lei 8.036/1990 (Lei do FGTS) etc.

DIRETRIZ

Diretriz B4.5 - Seguridade social

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

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

3. Onde a gente do mar for sujeita a mais de uma legislação referente

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

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

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

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

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

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

CUMPRIMENTO E CONTROLE DA **APLICAÇÃO TÍTULO 5**

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

2. Os parágrafos 3º e 4º do Artigo 4, que permitem a

implementação da Parte A do código por meio de disposições substancialmente equivalentes, não se aplicam à Parte A do Código neste Título.

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

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

Regra 5.1 - RESPONSABILIDADES DO ESTADO DA BANDEIRA

Finalidade: Assegurar que todo Membro implementará suas responsabilidades decorrentes desta Convenção no que diz

respeito aos navios que arvoram sua bandeira.

Regra 5.1.1 - PRINCÍPIOS GERAIS

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

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

3. Ao estabelecer sistemas eficazes de inspeção e certificação das condições de trabalho marítimo, o Membro poderá, caso seja apropriado, autorizar instituições públicas ou outras organizações, inclusive de outro Membro, se esse concordar, por ele reconhecidas como competentes e independentes para fazer as inspeções ou emitir os certificados, ou ambas as coisas. Em todos os casos, o Membro será inteiramente responsável pela inspeção e certificação das condições de trabalho e de

vida da gente do mar em apreço nos navios que ostentam sua bandeira.

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

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

Norma A5.1.1 - PRINCÍPIOS GERAIS

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

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

Comentário:

ADMINISTRAÇÃO DO SISTEMA DE INSPEÇÃO E DE CERTIFICAÇÃO: A disposição foi atendida pelo Decreto nº 4.552/2002 (Regulamento de Inspeção do Trabalho) e Portaria MTP nº 3.802/2022 (Sistema de Certificação)

“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 da bandeira e que as prescrições da presente convenção, relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos, foram cumpridas na medida certificada.”

Esses documentos (o Certificado e a Declaração), até prova em contrário, demonstram a regularidade do navio, no tocante a CTM, 2006.

DIRETRIZ

Diretriz B5.1.1 - Princípios gerais

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

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

Regra 5.1.2 - AUTORIZAÇÃO DE ORGANIZAÇÕES RECONHECIDAS

1. As instituições públicas ou outras organizações a que se refere o parágrafo 3º da Regra 5.1.1, designadas como organizações reconhecidas, deverão ser reconhecidas pela autoridade

competente como estando em conformidade com os requisitos do Código a respeito de competência e independência. As funções de inspeção ou certificação que as organizações reconhecidas poderão ser autorizadas a desempenhar deverão enquadrar-se no âmbito das atividades expressamente mencionadas no Código, a serem realizadas pela autoridade competente ou por uma organização competente.

2. Os relatórios a que se refere o parágrafo 5º da Regra 5.1.1 incluirão informações acerca da eventual organização reconhecida, atestando que as autorizações concedidas e as providências tomadas pelo Membro para assegurar que as atividades autorizadas foram integral e eficazmente satisfeitas.

Norma A5.1.2 - AUTORIZAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES RECONHECIDAS

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

a) possui as competências técnicas necessárias nos aspectos relevantes da presente Convenção e os conhecimentos adequados sobre o funcionamento do navio, incluídos os requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios, as condições de trabalho, o alojamento, as instalações de lazer, a alimentação e o serviço de mesa, e a prevenção de acidentes, a proteção da saúde, a assistência médica, o bem-estar e a proteção da seguridade social;

b) tem capacidade para manter e atualizar as competências profissionais de seu pessoal;

c) possui os conhecimentos necessários sobre as disposições da Convenção assim como da legislação nacional aplicável e dos instrumentos internacionais existentes, e

d) seu tamanho, estrutura, experiência e capacidade estão em consonância com o tipo e grau de autorização.

2. Qualquer autorização que se conceda em relação com as inspeções, deve, no mínimo, permitir que a organização possa exigir que se corrijam as deficiências que verificarem nas condições de vida e trabalho a bordo da gente do mar e que

realizem inspeções nesse sentido quando solicitado por um Estado do porto.

3. Todo Membro estabelecerá:

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

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

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

Comentário:

SISTEMAS DE INSPEÇÃO E DE CERTIFICAÇÃO: A disposição foi atendida pelo Decreto nº 4.552/2002 (Regulamento de Inspeção do Trabalho) e Portaria MTP nº 3.802/2022 (Sistema

de Certificação). A fiscalização da atividade é realizada pelo Sistema Federal de Inspeção do Trabalho, por Auditores-Fiscais do Trabalho.

“Autorizar instituições públicas ou outros organismos, incluindo os de outro Membro, se este o consentir, cuja competência e independência seja reconhecida para realizar inspeções ou emitir certificados, ou ambos”

CERTIFICAÇÃO: A cargo de empresas Certificadoras (organizações reconhecidas autorizadas), em nome do governo brasileiro, conforme Portaria MTP nº 3.802/2022.

“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 da bandeira e que as prescrições da presente Convenção, relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos, foram cumpridas na medida certificada.”

O Certificado de Trabalho Marítimo e Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo atestam a regularidade da embarcação no tocante às “condições de trabalho e de vida dos marítimos” e

serão emitidas pelas Certificadoras (organizações reconhecidas autorizadas), em nome do governo brasileiro.

“Fornecer ao Secretariado Internacional do Trabalho a lista das organizações reconhecidas autorizadas a atuar em seu nome e manter esta lista atualizada.”

Essas “organizações reconhecidas autorizadas” têm reconhecimento internacional.

Portaria MTP nº 3.802/2022, Art. 1º “Esta Portaria dispõe sobre os requisitos necessários à regulamentação das seguintes disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, da Organização Internacional do Trabalho - OIT, promulgada pelo Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021: I - reconhecimento de organizações para atuar nos procedimentos de certificação de navios de bandeira brasileira; II - funcionamento dos serviços de recrutamento e colocação de gente do mar estabelecidos em território brasileiro; e III - funcionamento de sistema de tramitação de queixas a bordo, para fins de cumprimento das disposições da CTM, 2006. [...] Art. 5º O Acordo de Reconhecimento permitirá à Organização Reconhecida a emissão dos seguintes documentos,

em português e inglês, conforme dispõem os parágrafos 11 e 12 da Norma A5.1.3 da CTM, 2006: I - Certificado de Trabalho Marítimo; II - Endosso do Certificado da inspeção intermediária obrigatória e, se necessário, de outras inspeções adicionais; III - Endossos adicionais; IV - Prorrogação do Certificado de Trabalho Marítimo, após a realização da inspeção de renovação; V - Certificado Provisório de Trabalho Marítimo; e VI - Certificação de Serviço de Recrutamento e Colocação de Gente do Mar. § 1º A Organização Reconhecida poderá emitir relatórios ou quaisquer outros documentos referentes às certificações realizadas ou em andamento.”

DIRETRIZ

Diretriz B5.1.3 - Autorização de organizações reconhecidas

- 1. Uma organização interessada em receber autorização deverá demonstrar competência técnica, administrativa e gerencial, bem como capacidade para assegurar a realização tempestiva de serviços de qualidade satisfatória.**
- 2. Ao avaliar a capacidade de uma organização, a autoridade competente deverá determinar se essa organização:**

- a) tem um quadro adequado de pessoal técnico, gerencial e de apoio;
- b) tem um quadro suficiente de pessoal qualificado para propiciar os serviços necessários com cobertura geográfica adequada;
- c) tem capacidade comprovada de realizar os serviços tempestivamente e de qualidade satisfatória; e
- d) é independente e responsável em suas operações.

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

O acordo deverá abranger os seguintes elementos:

- a) âmbito de aplicação;
- b) propósito;
- c) condições gerais;
- d) execução das funções estipuladas pela autorização;
- e) fundamento legal das funções estipuladas pela autorização;
- f) apresentação de relatórios à autoridade competente;
- g) especificação da autorização conferida pela autoridade competente à organização reconhecida; e

h) supervisão pela autoridade competente das atividades delegadas à organização reconhecida.

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

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

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

Regra 5.1.3-CERTIFICAÇÃO DE TRABALHO MARÍTIMO E DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO

1. Esta Regra se aplica a navios:

a) de arqueação bruta igual ou superior a 500 que realizam viagens internacionais; e

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

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

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

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

ou em outras medidas de implementação desta Convenção.

4. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira levem a bordo e mantenham atualizada uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, especificando os requisitos nacionais para a implementação desta Convenção, no que tange às condições de trabalho e de vida da gente do mar, e estipulando as medidas adotadas pelo armador para assegurar a conformidade com tais requisitos no navio ou navios de que se trate.

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

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

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

Norma A5.1.3 - CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO E DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO

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

2. A validade do certificado de trabalho marítimo estará sujeita a uma inspeção intermediária pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida, autorizada para esse fim, destinada a assegurar que o navio mantém a conformidade com

os requisitos nacionais para a implementação desta Convenção. Se apenas uma inspeção intermediária for realizada e o período de validade for de cinco anos, essa inspeção ocorrerá entre a segunda e a terceira data de vencimento anual do certificado. A data de vencimento anual significa o dia, o mês e o ano, que corresponderá, a cada ano, à data de expiração do certificado de trabalho marítimo. O alcance e extensão da inspeção intermediária serão idênticos ao da inspeção para renovação do certificado. O certificado será endossado após uma inspeção intermediária satisfatória.

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

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

conclusão da inspeção para renovação.

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

a) a navios novos quando de sua entrega;

b) a um navio que troca de bandeira; ou

c) quando um armador assume responsabilidade pela operação de um navio que é novo para ele.

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

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

a) o navio foi inspecionado, na medida razoável e exequível, em relação aos itens estipulados no Apêndice A5-I, levando em conta a verificação dos itens relacionados nas alíneas “b”, “c” e “d” deste parágrafo;

b) o armador demonstrou à autoridade competente ou à organização reconhecida que o navio dispõe de procedimentos

adequados para cumprir esta Convenção;

c) o capitão está familiarizado com os dispositivos desta Convenção e com a responsabilidade pela sua implementação;

e

d) informações relevantes foram fornecidas à autoridade competente ou à organização reconhecida para a elaboração de uma declaração de conformidade de trabalho marítimo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

e

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

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

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

12. Um certificado de trabalho marítimo de validade atual e a declaração de conformidade do trabalho marítimo,

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

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

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

- a) se as inspeções pertinentes não forem concluídas nos prazos especificados no parágrafo 2º desta Norma;**
- b) se o certificado não for endossado em conformidade com o disposto no parágrafo 2º desta Norma;**
- c) se o navio trocar de bandeira;**
- d) se um amador deixar de assumir a responsabilidade pela**

operação de um navio; e

e) se mudanças substanciais forem feitas na estrutura ou nos equipamentos a que se refere o Título 3.

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

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

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

Comentário:

NAVIOS: Arqueação bruta igual ou superior a 500 que realizam viagens internacionais; e de arqueação bruta igual ou superior a 500 que arvoram a bandeira de um Membro e que operam a partir de um porto, ou entre portos, de outro país. Navios que arvoram a bandeira de um Membro e que não é abrangido pelo parágrafo 1º desta Regra, a pedido do armador ao país em apreço.

VIAGEM INTERNACIONAL: Viagem desde um país até um porto fora desse país.

CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO E DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO, OBRIGATORIEDADE: Navios de arqueação bruta igual ou superior a 500, que efetuam viagens internacionais e de arqueação bruta igual ou superior a 500, que arvoram a bandeira de um Membro e que operam a partir de um porto, ou entre dois portos de outro país (cabotagem em outro país). Ou seja, que realize viagem internacional (viagem de um país para um porto de outro país) e arqueação bruta igual ou superior a 500 ou na cabotagem em país diferente da bandeira do navio. Validade no máximo, cinco anos.

CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO E

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO, POR SOLICITAÇÃO: Para qualquer navio que arvora a bandeira de um Membro e que não esteja abrangido pelo parágrafo 1 da presente Regra, a pedido do armador ao Membro em questão. Ainda que um navio (“qualquer navio”) não se enquadre na situação acima (arqueação e viagem internacional), é possível ao armador solicitar a Certificação, nos termos da CTM.

INSPEÇÃO INTERMEDIÁRIA DO CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO: Realizada pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida, autorizada para esse fim, destinada a assegurar que o navio mantém a conformidade com os requisitos nacionais para a implementação desta Convenção.

Se apenas uma inspeção intermediária for realizada e o período de validade for de cinco anos, essa inspeção ocorrerá entre a segunda e a terceira data de vencimento anual do certificado”. No Certificado de Trabalho Marítimo constará a informação da inspeção intermediária que ocorrerá entre o segundo e o terceiro ano de validade do Certificado.

CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO E A

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO AFIXADOS NUM LOCAL VISÍVEL A BORDO: Acompanhados de uma versão em inglês, se os originais não forem nessa língua, serão levados a bordo do navio e afixados num local visível a bordo, para conhecimento da gente do mar. Uma cópia será fornecida, a pedido, em conformidade com a legislação nacional, a marítimos, inspetores do Estado da bandeira, funcionários habilitados dos Estados dos portos e a representantes dos armadores e da gente do mar.

CERTIFICADO PERDERÁ SUA VALIDADE: Inspeções pertinentes não forem concluídas nos prazos especificados no parágrafo 2º desta Norma; se o certificado não for endossado em conformidade com o disposto no parágrafo 2º desta Norma; se o navio trocar de bandeira; se um amador deixar de assumir a responsabilidade pela operação de um navio; se mudanças substanciais forem feitas na estrutura ou nos equipamentos a que se refere o Título 3.

CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO ANULADO: Pela autoridade competente ou pela organização reconhecida, se houver prova de que o navio envolvido deixou de cumprir com

os dispositivos desta Convenção e de tomar qualquer medida corretiva. Deve se levar em conta a gravidade “ou” a frequência das ocorrências.

EMISSÃO DE NOVO CERTIFICADO: Se a autoridade competente ou a organização reconhecida que emitir o certificado estiver plenamente convencida de que o navio está em conformidade com os requisitos desta Norma; se o navio trocar de bandeira; se um amador deixar de assumir a responsabilidade pela operação de um navio; e se mudanças substanciais forem feitas na estrutura ou nos equipamentos a que se refere o Título 3.

LISTA DOS ITENS QUE PRECISAM SER INSPECIONADOS: Apêndice A5-I consta uma e satisfazer a legislação nacional ou outras medidas para a implementação dos dispositivos desta Convenção, relativos às condições de trabalho e de vida da gente do mar nos navios, para que um certificado de trabalho marítimo possa ser emitido.

CERTIFICADO PERDERÁ SUA VALIDADE: Inspeções pertinentes não forem concluídas nos prazos especificados no parágrafo 2º desta Norma; se o certificado não for endossado em conformidade com o disposto no parágrafo 2º desta Norma;

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

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE COM O TRABALHO MARÍTIMO ANEXADA AO CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO:

a) A Parte I será emitida pela autoridade competente, que: i - identificará a lista de itens a serem inspecionados, de acordo com o parágrafo 1º desta Norma; ii - identificará os requisitos nacionais que incorporam as disposições relevantes desta Convenção, fazendo referência às disposições legais nacionais pertinentes, e, até onde for necessário, fornecerá informação concisa sobre o conteúdo principal dos requisitos nacionais; iii - fará referência a requisitos específicos para o navio, conforme a legislação nacional; iv - registrará eventuais disposições substancialmente equivalentes, adotadas de acordo com o parágrafo 3º do Artigo VI; e v - indicará claramente eventuais isenções concedidas pela autoridade competente, de acordo com o disposto no Título 3.

b) a Parte II será elaborada pelo armador e identificará as medidas

tomadas para assegurar a conformidade contínua com os requisitos nacionais entre as inspeções e as medidas propostas para assegurar o aprimoramento contínuo. A autoridade competente ou a organização reconhecida e devidamente autorizada para esse fim, certificará a Parte II.

CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO PROVISÓRIO:

Para navios novos quando de sua entrega; um navio que troca de bandeira; ou quando um armador assume responsabilidade pela operação de um navio que é novo para ele. Poderá ser emitido por um período máximo de seis meses.

CERTIFICADO PROVISÓRIO DE TRABALHO MARÍTIMO

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

reconhecida para a elaboração de uma declaração de conformidade de trabalho marítimo.

EXPIRAÇÃO DO CERTIFICADO PROVISÓRIO: Inspeção rigorosa, em conformidade com o parágrafo 1º desta Norma, com vistas à emissão de um certificado de trabalho marítimo de validade normal. Nenhum certificado provisório poderá ser emitido após os seis meses iniciais a que se refere o parágrafo 6º desta Norma. A emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo não será necessária para o período de validade do certificado provisório.

Portaria MTP nº 3.802/2022, Art. 1º “Esta Portaria dispõe sobre os requisitos necessários à regulamentação das seguintes disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, da Organização Internacional do Trabalho - OIT, promulgada pelo Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021: I - reconhecimento de organizações para atuar nos procedimentos de certificação de navios de bandeira brasileira; II - funcionamento dos serviços de recrutamento e colocação de gente do mar estabelecidos em território brasileiro; e III - funcionamento de sistema de tramitação de queixas a bordo, para fins de cumprimento das disposições da

CTM, 2006. [...] Art. 5º O Acordo de Reconhecimento permitirá à Organização Reconhecida a emissão dos seguintes documentos, em português e inglês, conforme dispõem os parágrafos 11 e 12 da Norma A5.1.3 da CTM, 2006: I - Certificado de Trabalho Marítimo; II - Endosso do Certificado da inspeção intermediária obrigatória e, se necessário, de outras inspeções adicionais; III - Endossos adicionais; IV - Prorrogação do Certificado de Trabalho Marítimo, após a realização da inspeção de renovação; V - Certificado Provisório de Trabalho Marítimo; e VI - Certificação de Serviço de Recrutamento e Colocação de Gente do Mar. § 1º A Organização Reconhecida poderá emitir relatórios ou quaisquer outros documentos referentes às certificações realizadas ou em andamento. § 2º Os modelos dos documentos referidos nos incisos I a V do caput constam dos Anexos IV a VIII. Art. 6º O Acordo de Reconhecimento não afasta a prerrogativa do Ministério do Trabalho e Previdência, por meio da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho e das unidades descentralizadas da Inspeção do Trabalho, em executar as atividades nele autorizadas, bem como quaisquer outras relacionadas ao cumprimento de suas atribuições como órgão fiscalizador das relações de trabalho. Art.

7º As organizações interessadas em solicitar autorização para atuar como Organização Reconhecida, nos termos desta Portaria, deverão apresentar os seguintes documentos: I - atos constitutivos e regulamentos internos; II - declaração com informações sobre sua estrutura, incluindo escritórios e serviços localizados fora de sua sede; III - listas de verificação de itens, para orientar seu pessoal responsável pela execução de vistorias e inspeções relacionadas com a autorização solicitada; e IV - carimbos ou selos empregados na aprovação ou autenticação de documentos, especificando sua finalidade e significado, quando aplicável. Art.

8º A solicitação para celebração de Acordo de Reconhecimento, pela organização interessada, e a documentação prevista no art.

7º deverão ser encaminhadas à Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, por meio de protocolo no Sistema Eletrônico de Informações - SEI. Parágrafo único. O prazo para análise será de até trinta dias, contados a partir do recebimento da solicitação pelo setor competente, podendo ser prorrogado em caso de necessidade de apresentação de documentos complementares.

Dos procedimentos para a certificação inicial de navios de

bandeira brasileira; Art. 14. O processo de certificação de navios de bandeira brasileira será iniciado com a solicitação, endereçada à Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, de emissão da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo - Parte I, com versões em português e inglês, nos termos do parágrafo 12 da Norma A5.1.3 da CTM, 2006, e cujo modelo do Anexo II. § 1º A solicitação a que se refere o caput deverá ser feita por meio de protocolo no SEI, devendo conter o endereço eletrônico do interessado. § 2º Na solicitação, deverá ser informado o nome do navio para o qual se deseja a certificação, seu número de registro na Organização Marítima Internacional - número IMO e sua arqueação bruta.

Art. 15. A Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência terá um prazo de dez dias úteis, contados do recebimento do processo pela Divisão de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, para emitir a declaração de que trata o caput do art. 14 e encaminhá-la para o endereço eletrônico informado na solicitação. Parágrafo único. O prazo previsto no caput poderá ser prorrogado caso seja necessário o envio de documentação complementar por parte

do administrado. Art. 16. De posse desta declaração, o armador deverá elaborar a correspondente Parte II da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo em português e inglês, na forma do modelo do Anexo III, onde deverá identificar as medidas tomadas para assegurar a conformidade permanente do navio em relação aos requisitos estipulados na Parte I, além de outras que venha adotar com vistas à efetiva implementação da CTM, 2006. Art. 17. Elaborada a Parte II da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo, o armador deverá solicitar a uma organização reconhecida pelo Ministério do Trabalho e Previdência, por meio da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho, a inspeção inicial necessária à sua respectiva certificação e à emissão do correspondente Certificado de Trabalho Marítimo.

DIRETRIZ

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

1. O enunciado dos requisitos nacionais na Parte I da declaração de conformidade do trabalho marítimo deverá incluir ou fazer-se acompanhar de referências aos dispositivos legais relativos às

condições de trabalho e de vida da gente do mar, pertinentes a cada item constante no Apêndice A5-I. Caso a legislação nacional siga precisamente os dispositivos desta Convenção, uma referência bastará. Se uma disposição da Convenção for implementada mediante uma equivalência substancial, em conformidade com o parágrafo 3º do Artigo VI, essa disposição deverá ser identificada e acompanhada de uma sucinta explicação. Caso uma isenção seja concedida pela autoridade competente, conforme o disposto no Título 3, deverá haver clara indicação da disposição ou das disposições em apreço.

2. As medidas a que se refere a Parte II da declaração de conformidade do trabalho marítimo, elaborada pelo armador, deverá, em particular, indicar as ocasiões em que a conformidade contínua com determinados requisitos nacionais será verificada, as pessoas responsáveis pela verificação, os registros a serem feitos, e os procedimentos a serem seguidos se for detectada alguma inconformidade. A Parte II poderá assumir várias formas. Ela poderá fazer referência a outros documentos mais abrangentes que abordem políticas e procedimentos relativos a outros aspectos do setor marítimo, tais como os documentos exigidos pelo

Código Internacional de Gerenciamento da Segurança - ISM ou a informação exigida pela Regra 5 da Convenção SOLAS, Capítulo XI-1, relativa ao Registro de Sinopse Contínua do navio.

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

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

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

Apêndice B5-I.

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

Regra 5.1.4 - INSPEÇÃO E CONTROLE DA APLICAÇÃO

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

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

Norma A5.1.4 - INSPEÇÃO E CONTROLE DA APLICAÇÃO

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

2. A autoridade competente designará um número suficiente de inspetores qualificados para desempenhar as funções previstas no parágrafo 1º desta Norma. Se organizações reconhecidas tiverem sido autorizadas a realizar as inspeções, o Membro exigirá que as pessoas encarregadas de efetuar as inspeções sejam qualificadas para desempenhar essas funções e lhes conferirá a devida autoridade legal para desempenhar suas funções.

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

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

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

6. Regras apropriadas serão adotadas e efetivamente aplicadas por todo Membro, a fim de garantir que os inspetores gozem

de condição jurídica e condições de serviço que garantam sua independência a respeito de mudanças de governo e de qualquer influência externa indevida.

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

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

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

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

8. Toda ação empreendida em conformidade com o parágrafo 7º, alínea “c” desta Norma estará sujeita ao direito de recurso

a uma autoridade judicial ou administrativa.

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

10. Os inspetores manterão em sigilo a fonte de qualquer queixa ou reclamação sobre um suposto perigo ou uma deficiência em relação às condições de trabalho e de vida da gente do mar ou de alguma violação da legislação nacional e não darão a entender ao representante do armador ou do operador do navio que a inspeção foi feita por causa de uma queixa ou reclamação.

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

a) proibidos de ter qualquer interesse direto ou indireto nas

atividades que devem inspecionar; e

b) proibidos, sob pena de sanções ou medidas disciplinares, de divulgar, mesmo depois de deixar o serviço, quaisquer segredos comerciais ou processos confidenciais de trabalho ou informações de natureza pessoal das quais venham a tomar conhecimento no desempenho de suas funções.

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

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

14. No caso de investigação de um incidente de maior monta, o relatório será submetido à autoridade competente o mais

prontamente possível, no máximo um mês após a conclusão da investigação.

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

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

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

Comentário:

CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO

QUEM EMITE: Autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada.

VALIDADE: Não superior a cinco anos.

O QUE VERIFICAR: Encontra-se no Apêndice A5-I.

INSPEÇÃO INTERMEDIÁRIA (CERTIFICADORA): Entre a segunda e a terceira datas de aniversário do certificado. A data de aniversário será o dia e o mês de cada ano correspondente à data de validade do certificado de trabalho marítimo.

O QUE VERIFICAR NA INSPEÇÃO INTERMEDIÁRIA: Tão extensa e aprofundada quanto as inspeções efetuadas para renovação do certificado. O certificado deve ser averbado após uma inspeção intermédia satisfatória.

RENOVAÇÃO NOS 3 MESES ANTES DA DATA DE VALIDADE: O novo certificado de trabalho marítimo deve ser válido por um período não superior a cinco anos a partir da data de validade do certificado existente.

RENOVAÇÃO ANTES DE 3 MESES DA DATA DE VALIDADE: 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.

EMISSÃO DE CERTIFICADO PROVISÓRIO: Novos navios, no momento da entrega; quando um navio muda de bandeira; ou quando um armador assume a responsabilidade pela exploração de um navio que é novo para esse armador.

CERTIFICADO PROVISÓRIO, VALIDADE: Seis meses, sem renovação. Não é necessário Declaração de Conformidade. O modelo é o mesmo.

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO

ANEXADA AO CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO.

Duas partes: a) Parte I deve ser estabelecida pela autoridade competente que deve indicar a lista dos pontos a inspecionar, de acordo com o parágrafo 1 da presente Norma (...); e b) a Parte II estabelecida pelo armador e deve enunciar as medidas adotadas para assegurar uma conformidade contínua com as prescrições nacionais entre as inspeções, bem como as medidas propostas para assegurar uma melhoria contínua. A Parte II deve ser certificada antes da emissão da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo.

DISPONIBILIDADE DO CERTIFICADO: Deve ficar a bordo um exemplar do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo, bem como a sua tradução para inglês (para navios que realizam viagens internacionais); deve ser afixada uma cópia em local visível e acessível aos marítimos; deve ser fornecida uma cópia aos marítimos, inspetores do Estado da bandeira, pessoal autorizado do Estado do porto e representantes dos armadores e dos marítimos que o solicitem, de acordo com a legislação nacional.

CERTIFICADOS E A VALIDADE: Inspeções prescritas não forem efetuadas dentro dos prazos estabelecidos; não for averbado de acordo na forma Norma; alteração da bandeira do navio; armador deixa de assumir a responsabilidade pela exploração de um navio; e efetuadas alterações significativas à estrutura ou ao equipamento (navio e ou equipamentos).

INTERVALOS DAS INSPEÇÕES: O intervalo nunca será de mais de três anos.

QUEIXA: Se não considera manifestamente infundada ou se obtiver prova de que um determinado navio que arvora sua bandeira não

está em conformidade com os dispositivos desta Convenção ou que há sérias deficiências na implementação das medidas relacionadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, o Membro tomará as providências necessárias para investigar a questão e assegurará que providências serão tomadas para sanar quaisquer deficiências detectadas.

AUTORIDADE DOS INSPETORES: subir a bordo de navios que arvoram a bandeira do Membro; realizar qualquer inspeção, teste ou investigação que julgarem necessário para terem certeza de que as normas estão sendo estritamente observadas; e exigir que qualquer deficiência seja sanada e, se houver motivo para achar que as deficiências constituem uma grave infração dos dispositivos desta Convenção, inclusive dos direitos da gente do mar, ou um perigo significativo para a segurança, saúde ou proteção da gente do mar, proibir o navio de deixar o porto até que as providências necessárias sejam tomadas. Poderão orientar e aconselhar em vez de iniciar ou recomendar procedimentos administrativos, caso não haja uma nítida infração dos dispositivos desta Convenção que constitua perigo para a segurança, saúde ou proteção da gente do mar em foco e se não houver precedentes de infrações semelhantes.

Manterão em sigilo a fonte de qualquer queixa ou reclamação sobre um suposto perigo ou uma deficiência em relação às condições de trabalho e de vida da gente do mar ou de alguma violação da legislação nacional e não darão a entender ao representante do armador ou do operador do navio que a inspeção foi feita por causa de uma queixa ou reclamação. Não serão encarregados de tarefas que, devido ao seu número ou natureza, possam interferir numa inspeção efetiva ou prejudicar de alguma forma sua autoridade ou imparcialidade nas relações com os armadores, marítimos ou terceiros interessados. Em particular, os inspetores serão: proibidos de ter qualquer interesse direto ou indireto nas atividades que devem inspecionar; e proibidos, sob pena de sanções ou medidas disciplinares, de divulgar, mesmo depois de deixar o serviço, quaisquer segredos comerciais ou processos confidenciais de trabalho ou informações de natureza pessoal das quais venham a tomar conhecimento no desempenho de suas funções.

RELATÓRIO DOS INSPETORES: Submeter a cada inspeção à autoridade competente. Uma cópia do relatório em inglês ou na língua de trabalho do navio será fornecida ao capitão do navio e outra cópia será afixada no quadro de avisos do navio,

para conhecimento da gente do mar, e outra será enviada a seus representantes, caso isso seja solicitado. No caso de investigação de um incidente de maior monta, o relatório será submetido à autoridade competente o mais prontamente possível, no máximo um mês após a conclusão da investigação.

AUTORIDADE COMPETENTE: Manterá registros das inspeções das condições dos marítimos em navios que ostentam sua bandeira. Publicará também um relatório anual sobre as atividades de inspeção num prazo razoável, de seis meses no máximo, depois do fim do ano.

DIRETRIZ

Diretriz B5.1.4 - Inspeção e controle da aplicação

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

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

seu trabalho; e

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

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

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

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

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

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

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

b) os recursos colocados à disposição dos inspetores; e

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

5. Sujeito às condições de recrutamento para o serviço público prescritas pela legislação e pelos regulamentos nacionais, os inspetores deverão possuir as qualificações e a formação adequada para desempenhar suas funções e, se possível, um mínimo de

conhecimentos ou de experiência como marítimos. Deverão também ter um conhecimento adequado das condições de trabalho e de vida da gente do mar e da língua inglesa.

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

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

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

a) subir a bordo de navios livremente e sem aviso prévio; contudo, ao iniciar a inspeção de um navio, os inspetores deverão anunciar sua presença ao capitão ou à pessoa encarregada, e, se for apropriado, à gente do mar ou a seus representantes;

b) fazer perguntas ao capitão, aos marítimos e a qualquer outra pessoa, inclusive ao armador ou ao seu representante, sobre qualquer matéria relacionada com a aplicação dos dispositivos da

legislação e dos regulamentos nacionais, na presença de quaisquer testemunhas que o entrevistado quiser;

c) exigir a apresentação de quaisquer livros, diários de bordo, registros, certificados ou quaisquer outros documentos ou informações diretamente relacionados com o objeto da inspeção, a fim de verificar a conformidade com a legislação nacional que implementa esta Convenção;

d) exigir a afixação de avisos, como requer a legislação nacional que implementa esta Convenção;

e) extrair ou retirar, para fins de análise, amostras de produtos, carga, água potável, suprimentos, materiais e substâncias utilizadas ou manuseadas;

f) chamar a atenção do armador, operador do navio ou capitão, imediatamente após a inspeção, para deficiências suscetíveis de afetarem a saúde e a segurança das pessoas a bordo do navio;

g) alertar a autoridade competente e, se couber, à organização reconhecida, para deficiência ou abuso não previstos na legislação nem nos regulamentos nacionais e apresentar propostas para o aprimoramento da legislação nacional; e

h) notificar a autoridade competente a respeito de qualquer acidente de trabalho ou lesões e doenças ocupacionais que afete os marítimos, nos casos e maneiras previstas pela legislação nacional.

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

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

a) uma relação da legislação nacional pertinente às condições de trabalho e de vida da gente do mar e emendas que tiverem entrado em vigor no ano;

b) pormenores da organização do sistema de inspeção;

c) estatísticas dos navios e de outros locais sujeitos a inspeção e de navios e locais efetivamente inspecionados;

d) dados estatísticos sobre todos os marítimos sujeitos a legislação nacional;

e) dados estatísticos e informações a respeito de violações da legislação nacional, penalidades impostas e casos de detenção de navios; e

f) dados estatísticos sobre acidentes de trabalho, lesões e doenças ocupacionais notificadas que afetem a gente do mar.

Regra 5.1.5 - PROCEDIMENTOS DE TRAMITAÇÃO DE QUEIXAS A BORDO

1. Todo Membro exigirá que os navios que arvoram sua bandeira tenham procedimentos de bordo para uma tramitação justa, eficaz e ágil de queixas de gente do mar que alegarem infrações das disposições desta Convenção, inclusive de direitos da gente do mar.

2. Todo Membro proibirá e penalizará toda forma de vitimização da gente do mar por ter apresentado uma queixa.

3. O disposto nesta Regra e nas seções correlatas do Código não prejudica o direito da gente do mar de buscar reparação por quaisquer meios legais que julgar apropriado.

Norma A5.1.5 - PROCEDIMENTOS DE TRAMITAÇÃO DE

QUEIXAS A BORDO

1. Sem prejuízo de um maior alcance que se possa dar à legislação nacional ou aos acordos de negociação coletiva, procedimentos de bordo poderão ser utilizados pela gente do mar para apresentar queixas relativas a qualquer matéria que supostamente constitui uma infração dos dispositivos desta Convenção, inclusive de direitos da gente do mar.

2. Todo Membro assegurará que a legislação nacional prescreverá procedimentos apropriados de bordo para tratar de queixas, a fim de atender aos dispositivos da Regra 5.1.5. Esses procedimentos visarão a resolver queixas na mais baixa instância possível. Em todos os casos, porém, a gente do mar terá o direito de queixar-se diretamente ao capitão e, se julgar necessário, às autoridades externas pertinentes.

3. Os procedimentos de bordo para tratar de queixas incluirão o direito da gente do mar de ser acompanhado ou representado durante a tramitação da queixa, bem como a salvaguardas contra a possibilidade de ser vitimizado por apresentar uma queixa. A expressão “vitimização” abrange qualquer ação adversa realizada por qualquer pessoa contra gente do mar,

por haver apresentado uma queixa que não seja obviamente vexatória ou mal-intencionada.

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

Comentário:

PROCEDIMENTOS DE BORDO PARA TRATAR DE QUEIXAS:
O direito de ser acompanhado ou representado durante a tramitação da queixa, bem como a salvaguardas contra a possibilidade de ser vitimizado por apresentar uma queixa. A expressão “vitimização” abrange qualquer ação adversa realizada por qualquer pessoa contra gente do mar, por haver apresentado uma queixa que não

seja obviamente vexatória ou mal-intencionada. O procedimento trará informação para contato com a autoridade competente no Estado da bandeira do país ou no Estado de residência do marítimo, se for esse o caso, e o nome da pessoa ou pessoas a bordo do navio que poderão, em caráter confidencial, dar conselho imparcial à gente do mar a respeito de suas queixas e ajudá-la a observar os procedimentos de bordo para tratar de queixas no navio.

DOCUMENTOS A SEREM ENTREGUES AOS MARÍTIMOS: uma cópia do contrato de trabalho ou acordo de emprego e uma cópia dos procedimentos de bordo para o tratamento de queixas.

SITUAÇÕES QUE EXIGEM FISCALIZAÇÃO: Queixa que não pareça infundada; prova de que um navio que arvora a sua bandeira não cumpre as prescrições da Convenção; falhas graves na aplicação das medidas enunciadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo.

PRERROGATIVAS DOS AUDITORES (INSPETORES): subir a bordo dos navios que arvoram a bandeira do Membro; proceder a todas as verificações, testes ou inquéritos que julguem necessários para se assegurarem de que as normas são estritamente respeitadas;

e 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.

RELATÓRIOS DAS INSPEÇÕES: Apresentar à autoridade competente um relatório de todas as inspeções efetuadas; cópia desse relatório, em língua inglesa ou na língua de trabalho do navio, deve ser entregue ao comandante; outra cópia afixada no quadro de informações do navio para os marítimos; comunicar aos representantes dos marítimos.

RETENÇÃO DO NAVIO: Devem ser efetuados todos os esforços razoáveis para evitar detenções ou atrasos desnecessários ao navio; devem ser pagas indenizações, de acordo com a legislação nacional, por danos ou perdas resultantes do exercício ilícito dos poderes dos inspetores. O ônus da prova impende sempre sobre o queixoso.

Regulamento da Inspeção do Trabalho, Art. 1º “O Sistema Federal de Inspeção do Trabalho, a cargo do Ministério do Trabalho e Emprego, tem por finalidade assegurar, em todo o território nacional, a aplicação das disposições legais, incluindo as convenções internacionais ratificadas, os atos e decisões das autoridades competentes e as convenções, acordos e contratos coletivos de trabalho, no que concerne à proteção dos trabalhadores no exercício da atividade laboral. [...] Art. 9º A inspeção do trabalho será promovida em todas as empresas, estabelecimentos e locais de trabalho, públicos ou privados, estendendo-se aos profissionais liberais e instituições sem fins lucrativos, bem como às embarcações estrangeiras em águas territoriais brasileiras. Art. 10. Ao Auditor-Fiscal do Trabalho será fornecida Carteira de Identidade Fiscal (CIF), que servirá como credencial privativa, com renovação quinquenal. § 1º Além da credencial aludida no caput, será fornecida credencial transcrita na língua inglesa ao Auditor-Fiscal do Trabalho, que tenha por atribuição inspecionar embarcações de bandeira estrangeira. [...] Art. 13. O Auditor-Fiscal do Trabalho, munido de credencial, tem o direito de ingressar, livremente, sem prévio

aviso e em qualquer dia e horário, em todos os locais de trabalho mencionados no art. 9º. Art. 14. Os empregadores, tomadores e intermediadores de serviços, empresas, instituições, associações, órgãos e entidades de qualquer natureza ou finalidade são sujeitos à inspeção do trabalho e ficam, pessoalmente ou por seus prepostos ou representantes legais, obrigados a franquear, aos Auditores-Fiscais do Trabalho, o acesso aos estabelecimentos, respectivas dependências e locais de trabalho, bem como exibir os documentos e materiais solicitados para fins de inspeção do trabalho.

DIRETRIZ

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

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

a) muitas queixas poderão relacionar-se especificamente com

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

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

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

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

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

- c) se o chefe do serviço ou o oficial superior não puderem solucionar a contento a queixa, a gente do mar poderá referi-la ao capitão, que tratará do assunto pessoalmente;
- d) a gente do mar deverá a qualquer momento ter o direito de ser acompanhada e representada por outro trabalhador de sua escolha a bordo do navio em questão;
- e) todas as queixas e as respectivas decisões deverão ser registradas e uma cópia deverá ser fornecida à gente do mar interessada;
- f) caso uma queixa não possa ser resolvida a bordo, a matéria deverá ser referida ao armador em terra, a quem deverá ser concedido um prazo apropriado para resolver a questão, se for apropriado, em consulta com a gente do mar interessada ou com qualquer outra pessoa que ela designar como seu representante; e
- g) em todos os casos, a gente do mar deverá ter o direito de submeter suas queixas diretamente ao capitão, ao armador e às autoridades competentes.

Regra 5.1.6 - SINISTROS MARÍTIMOS

1. Todo Membro realizará uma investigação oficial de todo

sinistro marítimo que ocasione lesão ou perda de vida, que envolva um navio que arvora sua bandeira. O relatório final da investigação será normalmente dado a conhecer ao público.

2. Os membros cooperarão entre si para facilitar a investigação de sinistros marítimos graves a que se refere o parágrafo 1º desta Regra.

Comentário:

INVESTIGAÇÃO OFICIAL DE TODO SINISTRO: É uma prática nacional o inquérito oficial sobre todos os acidentes marítimos graves dos quais resulte ferimento ou perda de vida humana. As investigações são realizadas pela Marinha do Brasil e pelo Ministério do Trabalho em caso de acidente com lesão dos tripulantes.

DIRETRIZ

Diretriz B5.1.6 - Sinistros marítimos

(Nenhum dispositivo)

Regra 5.2 - RESPONSABILIDADES DO ESTADO

CONTROLADOR DO PORTO

Finalidade: Permitir que todo Membro cumpra suas responsabilidades conforme esta Convenção, no que tange à cooperação internacional necessária para assegurar a implementação e controle da aplicação das normas desta Convenção a navios estrangeiros.

Regra 5.2.1 - INSPEÇÃO NO PORTO

1. Todo navio estrangeiro que, no desenrolar normal de sua atividade ou por motivos operacionais, fizer escala no porto de um Membro poderá estar sujeito à inspeção, de acordo com o parágrafo 4º do Artigo V, a fim de verificar sua conformidade com os dispositivos desta Convenção, inclusive com os direitos da gente do mar, no que tange às condições de trabalho e de vida da gente do mar no navio.

2. Todo Membro aceitará o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo exigidos pela Regra 5.1.3 como presunção, salvo prova em contrário, de conformidade com os dispositivos desta Convenção, inclusive com os direitos da gente do mar. Portanto, a inspeção em seus

portos se restringirá, salvo nas circunstâncias especificadas no Código, a um exame do certificado e da declaração.

3. As inspeções num porto serão realizadas por funcionários habilitados, conforme o disposto no Código e em outros acordos internacionais aplicáveis que regem o controle de inspeções pelo Estado do porto em território do Membro. Essas inspeções serão limitadas à verificação de que a matéria examinada está em conformidade com os dispositivos relevantes dos artigos e regras desta Convenção e da Parte A do Código.

4. As inspeções passíveis de serem realizadas de acordo com esta Regra serão baseadas num sistema eficaz de inspeção e controle pelo Estado que governa o porto, que contribua para assegurar que as condições de trabalho e de vida da gente do mar em navios que entram num porto do membro em apreço estejam em conformidade com os dispositivos desta Convenção, inclusive com o que se refere aos direitos da gente do mar.

5. Informações a respeito do sistema a que se refere o parágrafo 4º desta Regra, inclusive sobre o método usado para avaliar sua eficácia, serão incluídas nos relatórios do Membro, a que se refere o artigo 22 da Constituição.

NORMA

1. Se um funcionário habilitado, que tiver subido a bordo para realizar uma inspeção e tiver solicitado, se for o caso, o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo constatar:

a) que os documentos exigidos não são apresentados ou mantidos ou que seu conteúdo é falso, ou que os documentos apresentados não contêm a informação exigida por esta Convenção ou são inválidos por outros motivos;

b) que há motivos claros para crer que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com os dispositivos desta Convenção;

c) que existem motivos razoáveis para crer que o navio trocou de bandeira a fim de se eximir da conformidade com esta Convenção; ou

d) que há uma queixa que alega que certas condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com os dispositivos desta Convenção, uma inspeção mais minuciosa será realizada para averiguar as condições de trabalho e de

vida a bordo do navio. Essa inspeção será realizada quando se crê que as condições de trabalho e de vida supostamente deficientes poderiam constituir um nítido perigo para a segurança, saúde ou proteção da gente do mar ou quando o funcionário habilitado encontrar motivos para crer que as deficiências constituem uma grave infração dos dispositivos desta Convenção, inclusive dos direitos da gente do mar.

2. Se uma inspeção mais rigorosa for realizada num navio estrangeiro em um porto de um Membro por funcionários autorizados, nas circunstâncias especificadas nas alíneas “a”, “b” ou “c” do parágrafo 1º desta Norma, ela deverá, em princípio, abranger os itens relacionados no Apêndice A5-III.

3. No caso de uma queixa a que se refere à alínea “d” do parágrafo 1º desta Norma, a inspeção geralmente será limitada ao teor da queixa, embora uma queixa ou sua investigação possa propiciar motivos claros para uma investigação rigorosa, de acordo com a alínea “b” do parágrafo 1º desta Norma. Para os fins da alínea “d” do parágrafo 1º desta Norma, queixa significa informação fornecida por gente do mar, entidade profissional, associação, sindicato ou, em geral, qualquer pessoa preocupada

com a segurança do navio e com os perigos para a segurança e a saúde da gente do mar a bordo.

4. Se, após uma inspeção mais pormenorizada, ficar constatado que as condições de trabalho e de vida no navio não estão em conformidade com os dispositivos desta Convenção, o funcionário habilitado imediatamente levará as deficiências ao conhecimento do capitão do navio, determinando o prazo para sua correção. Se o funcionário habilitado julgar que essas deficiências são significativas ou se elas estiverem relacionadas com a queixa feita de acordo com o parágrafo 3º desta Norma, o referido funcionário levará essas deficiências ao conhecimento das organizações de armadores e de gente do mar pertinentes no Membro em que a inspeção tiver sido realizada e poderá ainda:

- a) notificar um representante do Estado da bandeira; e**
- b) transmitir as informações relevantes às autoridades do próximo porto de escala.**

5. O Membro no qual a inspeção for realizada terá o direito de transmitir uma cópia do relatório do funcionário, que

deverá ser acompanhada pela eventual resposta recebida das autoridades competentes do Estado da bandeira dentro do prazo prescrito, ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, com vistas à tomada de uma providência que se julgar apropriada e oportuna para assegurar que a informação seja registrada e levada ao conhecimento das partes suscetíveis de se interessarem em valer-se também dos procedimentos relevantes de recurso.

6. Se, após uma inspeção mais pormenorizada pelo funcionário autorizado, constatar-se que o navio não está em conformidade com os dispositivos desta Convenção e:

a) que as condições a bordo são nitidamente perigosas para a segurança, a saúde ou a proteção da gente do mar; ou

b) que a falta de conformidade constitui uma grave ou reiterada infração dos dispositivos desta Convenção, inclusive dos direitos da gente do mar, o funcionário habilitado adotará medidas para assegurar que o navio não prossiga a viagem enquanto não for sanada a falta de conformidade no âmbito da alínea “a” ou “b” deste parágrafo, ou enquanto o funcionário habilitado não tiver concordado com um plano de ação para retificar essa

falta de conformidade e estiver convencido de que o plano será executado prontamente. Se o navio for impedido de zarpar, o funcionário autorizado notificará imediatamente esse fato ao Estado da bandeira e convidará um representante do Estado da bandeira a comparecer, se possível, solicitando ao Estado da bandeira que responda dentro de um prazo determinado. O funcionário habilitado informará também as organizações de armadores e de gente do mar pertinentes no Estado que controla o porto no qual a inspeção tiver sido realizada.

7. Todo membro assegurará que seus funcionários autorizados receberão orientação, do tipo indicado na Parte B do Código, quanto às circunstâncias que justificariam a detenção de um navio, de acordo com o parágrafo 6º desta Norma.

8. Ao desincumbir-se de suas responsabilidades de acordo com esta Norma, o Membro envidará todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente detido ou retido. Se ficar constatado que um navio está sendo indevidamente detido ou retido, será paga uma indenização por eventuais perdas ou danos incorridos e o ônus da prova caberá ao querelante.

Comentário:

FISCALIZAÇÃO DE NAVIOS ESTRANGEIROS (parágrafo 4, Artigo V): Todos os navios a que se aplique a presente Convenção podem, nos termos do direito internacional, ser submetidos a inspeção por parte de algum Membro que não o Estado da bandeira, quando se encontra num dos seus portos, a fim de garantir que os navios cumprem as prescrições da presente Convenção.

CERTIFICADO E DECLARAÇÃO: Todos os Membros devem 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. As inspeções devem limitar-se à verificação de que os aspectos examinados estão em conformidade com as prescrições aplicáveis dos Artigos e Regras da presente Convenção, bem como apenas da Parte A do Código.

INSPEÇÃO MAIS APROFUNDADA: solicitar o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo e constatar que: os documentos exigidos não são apresentados ou não estão atualizados ou são falsos, ou não contêm as informações exigidas pela presente Convenção, ou não são

válidos por qualquer outra razão; 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; existem motivos razoáveis para julgar que o navio mudou de bandeira com o objetivo de escapar à obrigação de cumprir as disposições da presente Convenção; foi apresentada uma queixa baseada no fato de que determinadas condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão conformes com as prescrições da presente Convenção. As condições de trabalho e de vida que se considerem deficientes ou se alegue que o são, 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.

O QUE FISCALIZAR (Anexo A5-III): 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 dos acidentes; Assistência médica a bordo; Procedimentos de queixa a bordo; Pagamento dos salários

APRESENTAÇÃO DE UMA QUEIXA: 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

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.

INSPEÇÃO MAIS DETALHADA CONSTATA IRREGULARIDADE: Comunicar imediatamente ao comandante do navio as deficiências constatadas e os prazos em que devem retificá-las.

IRREGULARIDADES SIGNIFICATIVAS OU RELACIONADAS COM UMA QUEIXA: Comunicá-las às organizações de armadores e de marítimos presentes no território do Membro; Pode informar um representante do Estado da bandeira; transmitir as informações pertinentes às autoridades competentes

do próximo porto de escala.

COMUNICAÇÃO À OIT: 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 da bandeira, para que sejam tomadas todas as medidas consideradas adequadas e úteis para assegurar que estas informações são registradas e comunicadas às partes susceptíveis de utilizar os meios de recurso pertinentes.

RETENÇÃO DO NAVIO: Após uma inspeção mais aprofundada for constatado que o navio não cumpre as prescrições da presente Convenção e que as condições a bordo apresentam um perigo evidente para a segurança, saúde ou proteção dos marítimos; ou a não-conformidade constitui uma infração grave ou repetida às prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

RETENÇÃO DO NAVIO (CONDIÇÃO): Documentos exigidos não são apresentados ou não estão atualizados ou são falsos, ou não contêm as informações exigidas pela presente Convenção, ou não são válidos por qualquer outra razão; 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 ou enquanto não tenha sido aceito um plano com vista à sua retificação e que considere que o plano será executado rapidamente.

RETENÇÃO DO NAVIO (PROVIDÊNCIAS): Se o navio for impedido de zarpar, o funcionário autorizado notificará imediatamente esse fato ao Estado da bandeira e convidará um representante do Estado da bandeira a comparecer, se possível, solicitando ao Estado da bandeira que responda dentro de um prazo determinado. O funcionário habilitado informará também as organizações de armadores e de gente do mar pertinentes no Estado que controla o porto no qual a inspeção tiver sido realizada.

RETENÇÃO DE NAVIO (CUIDADOS): Todos os Membros devem evitar, na medida do possível, deter ou atrasar indevidamente um navio. Se ficar demonstrado que o navio foi indevidamente detido ou atrasado, devem ser pagas indenizações por quaisquer perdas e danos sofridos. O ônus da prova recai sempre sobre o queixoso.

DIRETRIZ

Diretriz B5.2.1 - Inspeção nos portos

1. A autoridade competente deverá formular uma política de inspeção para os funcionários autorizados a realizar inspeções conforme a Regra 5.2.1. O objetivo dessa política deverá ser assegurar consistência e orientar as atividades de inspeção e controle da aplicação, relacionadas com os dispositivos desta Convenção, inclusive com os direitos da gente do mar. Cópias dessa política deverão ser franqueadas ao público, aos armadores e à gente do mar.

2. Ao formular uma política relativa às circunstâncias que justificariam a detenção do navio de acordo com o parágrafo 6º da Norma A5.2.1, a autoridade competente deverá considerar que, no que tange às infrações a que se refere o parágrafo 6º, alínea “b”, a gravidade poderia ser devida à natureza da deficiência constatada. Isso seria particularmente relevante no caso de violação de direitos e princípios fundamentais ou dos direitos de emprego e sociais a que se referem os Artigos III e IV. Por exemplo, o emprego de um menor de idade deverá ser considerado como uma infração séria, mesmo que haja somente uma pessoa nessa situação a bordo. Em outros casos, a quantidade de diferentes defeitos constatados numa determinada inspeção deverá ser levada em conta. Por exemplo,

talvez fossem necessárias várias ocorrências de defeitos relativos a alojamento, alimentação ou serviço de mesa que não ameçam a segurança ou a saúde para que fossem consideradas uma infração séria.

3. Os Membros deverão cooperar uns com os outros tanto quanto possível na adoção de diretrizes internacionalmente acordadas sobre políticas de inspeção, especialmente em se tratando de circunstâncias que justificariam a detenção de um navio.

Regra 5.2.2 - PROCEDIMENTOS DE TRAMITAÇÃO DE QUEIXAS EM TERRA

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar de navios que fizerem escala num porto no território do Membro, que alegar uma infração dos dispositivos desta Convenção, inclusive de direitos da gente do mar, terá o direito de notificar tal infração, a fim de facilitar um meio imediato e prático de correção.

Norma A5.2.2 - PROCEDIMENTOS DE TRAMITAÇÃO DE QUEIXAS EM TERRA

1. A queixa de um marítimo que alegar uma infração dos

dispositivos desta Convenção, inclusive dos direitos da gente do mar, poderá ser notificada a um funcionário habilitado no porto em que o navio do marítimo fizer escala. Nesses casos, o funcionário habilitado empreenderá uma investigação inicial.

2. Caso seja apropriado, em vista da natureza da queixa, a investigação inicial verificará se os procedimentos de bordo para tratamento de queixas, a que se refere à Regra 5.1.5, foram utilizados. O funcionário habilitado poderá também realizar uma inspeção rigorosa, de acordo com a Norma A5.2.1.

3. O funcionário habilitado, caso seja apropriado, tentará promover uma solução para a queixa a bordo do próprio navio.

4. Caso a investigação ou a inspeção realizada de acordo com esta Norma constate uma falta de conformidade, segundo os termos do parágrafo 6º da Norma A5.2.1, os dispositivos do referido parágrafo se aplicarão.

5. Se os dispositivos do parágrafo 4º desta Norma não se aplicarem e se a queixa não for resolvida a bordo do próprio navio, o funcionário habilitado notificará imediatamente o fato ao Estado da bandeira, solicitando orientação e um plano

corretivo dentro de um determinado prazo.

6. Se a queixa não for resolvida depois da ação empreendida nos termos do parágrafo 5º desta Norma, o Estado controlador do porto transmitirá uma cópia do relatório do funcionário habilitado ao Diretor-Geral. O relatório terá de ser acompanhado da eventual resposta recebida, no prazo prescrito, da autoridade competente do Estado da bandeira. As organizações pertinentes de armadores e de gente do mar também serão informadas. Além disso, dados estatísticos e informações a respeito das queixas resolvidas serão submetidos regularmente pelo Estado controlador do porto ao Diretor-Geral. Essas transmissões serão feitas para que, com base na ação que tiver sido considerada apropriada e oportuna, um registro dessa informação seja mantido e levado ao conhecimento das partes, inclusive das organizações de armadores e de gente do mar, suscetíveis de se interessar em valer-se também dos procedimentos relevantes.

7. Medidas apropriadas serão tomadas para salvaguardar a confidencialidade das queixas feitas pela gente do mar.

Comentário:

A QUEIXA DE UM MARÍTIMO: Notificada a um funcionário habilitado no porto em que o navio do marítimo fizer escala. Nesses casos, o funcionário habilitado empreenderá uma investigação inicial.

INVESTIGAÇÃO INICIAL: Todos os Membros devem exigir a existência a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira de 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.

REPRESÁLIAS A MARÍTIMO: todos os Membros devem proibir e sancionar qualquer forma represálias a marítimo que tenha apresentado uma queixa.

INSPEÇÃO RIGOROSA: solicitar o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo e constatar que: os documentos exigidos não são apresentados ou não estão atualizados ou são falsos, ou não contêm as informações exigidas pela presente Convenção, ou não são válidos por qualquer outra razão; 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; existem motivos razoáveis para julgar que o navio mudou de bandeira com o objetivo de escapar à obrigação de cumprir as disposições da presente Convenção; foi apresentada uma queixa baseada no fato de que determinadas condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão conformes com as prescrições da presente Convenção. As condições de trabalho e de vida que se considerem deficientes ou se alegue que o são, 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.

O QUE FISCALIZAR (ANEXO A5-III): 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 dos acidentes; Assistência médica a bordo;

Procedimentos de queixa a bordo; Pagamento dos salários

Tentar promover uma solução para a queixa a bordo do próprio navio.

QUEIXA NÃO RESOLVIDA A BORDO DO PRÓPRIO NAVIO:

o funcionário habilitado notificará imediatamente o fato ao Estado da bandeira, solicitando orientação e um plano corretivo dentro de um determinado prazo.

QUEIXA NÃO FOR RESOLVIDA DEPOIS DA AÇÃO

EMPREENDIDA: o Estado controlador do porto transmitirá uma cópia do relatório do funcionário habilitado ao Diretor-Geral. O relatório terá de ser acompanhado da eventual resposta recebida, no prazo prescrito, da autoridade competente do Estado da bandeira. As organizações pertinentes de armadores e de gente do mar também serão informadas. Além disso, dados estatísticos e informações a respeito das queixas resolvidas serão submetidos regularmente pelo Estado controlador do porto ao Diretor-Geral. Essas transmissões serão feitas para que, com base na ação que tiver sido considerada apropriada e oportuna, um registro dessa informação seja mantido e levado ao conhecimento das partes, inclusive das organizações de armadores e de gente do mar, suscetíveis de se interessar em

valer-se também dos procedimentos relevantes.

DIRETRIZ

Diretriz B5.2.2 - Procedimentos de tramitação de queixas em terra

1. Quando uma queixa a que se refere à Norma A5.2.2 for tratada por um funcionário habilitado, esse funcionário verificará primeiramente se a queixa é de caráter geral, que interessa a toda a gente do mar a bordo do navio ou a uma certa categoria de gente do mar, ou se ela se refere apenas ao caso individual da gente do mar interessada.

2. Se a queixa for de caráter geral, deverá pensar-se numa inspeção pormenorizada, conforme a Norma A5.2.1.

3. Se a queixa se referir a um caso individual, deverá ser feita uma análise dos resultados dos procedimentos de bordo para resolução da queixa apresentada. Se esses procedimentos não tiverem sido utilizados, o funcionário habilitado deverá sugerir que o querelante faça uso desses procedimentos. Deverá haver sólidos motivos para considerar uma queixa antes que ela tenha sido submetida aos procedimentos de bordo. Tais motivos incluem a inadequação ou demora indevida dos procedimentos internos ou o receio do

querelante de retaliação por fazer a queixa.

4. Na investigação de uma queixa, o funcionário habilitado deverá dar ao capitão, ao armador e a qualquer outra pessoa envolvida na queixa uma oportunidade adequada de expressar seus pontos de vista.

5. Caso o Estado da bandeira demonstre, em resposta à notificação recebida do Estado controlador do porto, em consonância com o parágrafo 5º da Norma A5.2.2, que ele tratará do assunto e que dispõe de procedimentos eficazes para esse fim, e submeta um plano aceitável de ação, o funcionário autorizado poderá eximir-se de qualquer outro envolvimento com a queixa.

Regra 5.3 - RESPONSABILIDADE PELO FORNECIMENTO DE MÃO-DE-OBRA

Finalidade: Assegurar que todo membro cumpra com suas responsabilidades ao amparo desta Convenção, no que tange ao recrutamento e colocação de gente do mar e a sua proteção.

1. Sem prejuízo do princípio da responsabilidade de todo Membro pelas condições de trabalho e de vida da gente do

mar nos navios que arvoram sua bandeira, o Membro será também responsável por assegurar o recrutamento e colocação de gente do mar, bem como a proteção de sua seguridade social dos que são seus nacionais ou residentes ou domiciliados em seu território, na medida em que essa responsabilidade é determinada por esta Convenção.

2. Os dispositivos pormenorizados para a implementação do parágrafo 1º desta Regra constam no Código.

3. Todo Membro estabelecerá um sistema eficaz de inspeção e monitoramento para desincumbir-se de suas responsabilidades ao amparo desta Convenção.

4. Informações acerca do sistema a que se refere o parágrafo 3º desta Regra, inclusive sobre o método usado para avaliar sua eficácia, serão incluídas nos relatórios do Membro, em consonância com o Artigo 22 da Constituição da OIT.

Norma A5.3 - RESPONSABILIDADE PELO FORNECIMENTO DE MÃO-DE-OBRA

1. Todo Membro controlará a aplicação dos dispositivos desta Convenção referentes à operação e prática dos serviços de

recrutamento e colocação estabelecidos em seu território, mediante um sistema de inspeção e monitoramento e de procedimentos jurídicos relativos à infração de licença e de outros requisitos operacionais constantes na Norma A1.4.

Comentário:

Portaria MTP nº 3.802/2022, “Do Reconhecimento de organizações para fins de certificação, Art. 3º A certificação de navios de bandeira brasileira e de serviços de recrutamento e colocação de gente do mar se dará por organizações reconhecidas pelo Ministério do Trabalho e Previdência, por meio da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho, exclusivamente no âmbito das atividades necessárias à emissão dos documentos relacionados no art. 5º. Art. 4º O reconhecimento de que trata este Capítulo será concedido mediante a formalização de instrumento específico com a organização interessada, denominado Acordo de Reconhecimento, conforme modelo do Anexo I. § 1º A partir da assinatura do Acordo de Reconhecimento a organização passará a ser designada Organização Reconhecida - OR. § 2º O modelo de Acordo de Reconhecimento previsto no caput segue as diretrizes do Código para as Organizações Reconhecidas - Código OR,

publicado por meio das Resoluções MEPC. 237(65), de 17 de maio de 2013, e MSC. 349(92), de 21 de junho de 2013, ambas da Organização Marítima Internacional. Art. 5º O Acordo de Reconhecimento permitirá à Organização Reconhecida a emissão dos seguintes documentos, em português e inglês, conforme dispõem os parágrafos 11 e 12 da Norma A5.1.3 da CTM, 2006: I - Certificado de Trabalho Marítimo; II - Endosso do Certificado da inspeção intermediária obrigatória e, se necessário, de outras inspeções adicionais; III - Endossos adicionais; IV - Prorrogação do Certificado de Trabalho Marítimo, após a realização da inspeção de renovação; V - Certificado Provisório de Trabalho Marítimo; e VI - Certificação de Serviço de Recrutamento e Colocação de Gente do Mar.”

DIRETRIZ

Diretriz B5.3 - Responsabilidade pelo fornecimento de mão-de-obra

1. Os serviços privados de recrutamento e colocação de gente do mar estabelecidos no território do Membro e que contratem os serviços de gente do mar para um armador, onde quer que esteja localizado, terão de assumir a obrigação de garantir o devido cumprimento,

pelo armador, dos termos de seus acordos de emprego firmados com gente do mar.

ANEXO A2-I EVIDÊNCIA DE GARANTIA FINANCEIRA **SOB A REGRA 2.5 PARÁGRAFO 2**

O certificado ou outra evidência documental referida na Norma A2.5.2, parágrafo 7, deverá incluir a seguinte informação:

- a) nome do navio;
- b) porto de registro do navio;
- c) código de chamada do navio;
- d) número IMO do navio;
- e) nome e endereço do provedor ou provedores da garantia financeira;
- f) detalhes do contato das pessoas ou entidade responsável por lidar com a solicitação de assistência da gente do mar;
- g) nome do armador;
- h) período de validade da garantia financeira; e
- i) um atestado do provedor da garantia financeira de que a garantia

financeira atende os requisitos do Norma A2.5.2.

ANEXO A4-I EVIDÊNCIA DE **GARANTIA FINANCEIRA SOB A REGRA 4.2**

O certificado ou outra evidência documental de garantia financeira necessária sob a Norma A4.2.1, parágrafo 14, deverá incluir a seguinte informação:

- a) nome do navio;
- b) porto de registro do navio;
- c) código de chamada do navio;
- d) número IMO do navio;
- e) nome e endereço do provedor ou provedores da garantia financeira;
- f) detalhes do contato de pessoas ou entidade responsável para tratar das reclamações contratuais da gente do mar;
- g) nome do armador;
- h) período de validade da garantia financeira; e
- i) um atestado do provedor da garantia financeira de que a garantia

financeira atende os requisitos da Norma A4.2.1.

ANEXO B4-I MODELO DE RECIBO E **FORMULÁRIO DE LIBERAÇÃO**

Referido na Diretriz B4.2.2

Navio (nome, porto de registro e número IMO):.....

Incidente (Data e local):.....

Gente do mar/herdeiro legal e/ou dependente:.....

Armador:.....

Eu, [Gente do mar] [herdeiro legal da gente do mar e/ou dependente] acuso o recebimento do valor de [moeda e montante] como satisfação da obrigação do Armador de pagar a compensação contratual por ferimento pessoal e/ou morte sob os termos e condições do [meu] [a gente do mar]* emprego e pelo presente libero o Armador de suas obrigações sob os termos e condições referidos.

O pagamento é feito sem admissão de responsabilidade de qualquer reclamação e é aceito sem prejuízo do [meu] [herdeiro legal da gente do mar e/ou dependente] direito de reclamar em juízo em relação de negligência, quebra de obrigação estatutária ou outra

reparação legal disponível e surgida do incidente acima.

Data:.....

Gente do mar/herdeiro legal e/ou dependente:.....

Assinado:.....

Para reconhecimento:

Armador/representante do armador:.....

Assinado:.....

Provedor da garantia financeira:

Assinado:.....

*Apagar como apropriado.

ANEXO A5-I

As condições de trabalho e vida a bordo da gente do mar que devem ser inspecionadas e aprovadas pelo Estado da bandeira antes de expedir um certificado, conforme o parágrafo 1º da Norma A5.1.3, são as seguintes:

Idade mínima;

Atestados médicos;

Qualificações da gente do mar;

Acordos de emprego ou contratos de trabalho da gente do mar;

Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado;

Horas de trabalho e de descanso;

Níveis de tripulação do navio;

Alojamento;

Serviços de lazer a bordo;

Alimentação e serviço de mesa a bordo;

Saúde e segurança e prevenção de acidentes;

Assistência médica a bordo;

Procedimentos de tramitação de queixas a bordo;

Pagamento dos salários;

Garantia financeira para repatriação; e

Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador.

ANEXO A5-II CERTIFICADO
DE TRABALHO MARÍTIMO

(Ao presente Certificado deverá juntar-se uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo)

Expedido conforme as disposições do artigo V e do Título 5 da Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006 (a seguir, “a Convenção”) em virtude da autoridade do Governo de:.....

.....

(designação completa do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar)

Por:

(designação completa e endereço da autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada em virtude das disposições da Convenção)

Dados do navio

Nome do navio:.....

Letras ou números distintivos:.....

Porto de registro:.....

Data em que se registrou o navio:.....

Arqueação bruta¹:.....

Número OMI:.....

Tipo de navio:.....

Nome e endereço do armador²:.....

Certifica-se que:

1. Este navio foi inspecionado e teve verificada sua conformidade com os requisitos da Convenção e com as disposições da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo em anexo.

2. As condições de trabalho e vida a bordo da gente do mar especificadas no anexo A5-I da Convenção foram consideradas correspondentes às disposições nacionais do país acima indicado, pelo meio das quais se aplica a Convenção. Na Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo, parte I, consta um resumo destas disposições nacionais.

O presente Certificado é válido até....., salvo inspeções que se efetuem conforme as Normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

Este Certificado só é válido quando em anexo com a Declaração

de Conformidade do Trabalho Marítimo expedida em
.....na data de.....Data de finalização

da inspeção em que se baseia o presente Certificado:.....

Expedido em na data de.....

(Assinatura do funcionário devidamente habilitado que expede o
Certificado)

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Endossos do certificado da inspeção intermediária obrigatória e,
se for o caso, de outras inspeções adicionais

Certifica-se que o navio foi inspecionado conforme as Normas
A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção e que verificou-se que as condições
de trabalho e vida da gente do mar que se especificam no anexo
A5.I da Convenção se ajustam às disposições nacionais do país
acima indicado e pelas quais se aplica a Convenção.

Inspeção intermediária: se efetuará entre o segundo e o terceiro
ano a partir da data de expedição do certificado

.....

(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Endossos adicionais (caso necessário)

Certifica-se que o navio foi objeto de uma inspeção adicional com a finalidade de verificar se o navio continua cumprindo com as disposições nacionais pelas quais se aplica a Convenção, conforme previsto no parágrafo 3 da Norma A3.1 da Convenção (nova matrícula do navio ou modificação importante de alojamento) ou por outros motivos.

Inspeção adicional: caso necessária

.....

(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Inspeção adicional: caso necessária

.....

(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Inspeção adicional: caso necessária

.....

(Assinatura do funcionário habilitado)

Local.....Data.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE
DO TRABALHO MARÍTIMO

PARTE I

(A presente Declaração deverá estar anexa ao Certificado de Trabalho Marítimo do navio)

Expedida sob a autoridade de:(inserir o nome da autoridade competente definida no parágrafo 1º, alínea “a”, do artigo II da Convenção)

A respeito das disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, o navio abaixo indicado, se mantém em conformidade com a Norma A5.1.3 da Convenção:

Nome do navio	Número OMI	Arqueação bruta

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente antes mencionada, que:

- a) as disposições da Convenção sobre o Trabalho Marítimo estão plenamente incorporadas nos requisitos nacionais listados abaixo;
- b) estes requisitos nacionais estão contidos na legislação nacional a que se faz referência abaixo; explicações sobre o conteúdo desses requisitos foram fornecidas, quando necessário;
- c) os detalhes de toda disposição de equivalência substancial adotada em virtude dos parágrafos 3º e 4º do artigo VI se indicam [depois dos dispositivos nacionais correspondentes listados a seguir] [mais adiante, no parágrafo previsto para tal efeito] (riscar a descrição que não corresponde);
- d) toda isenção concedida pela autoridade competente conforme

o Título 3 será indicada com clareza na seção que aparece mais abaixo para esse efeito; e

e) também se faz referência a todo requisito previsto na legislação nacional para uma categoria específica de navios.

1. Idade mínima (Regra 1.1):

.....

2. Atestados médicos (Regra 1.2):

.....

3. Qualificações da gente do mar (Regra 1.3):

.....

4. Acordos de emprego da gente do mar (Regra 2.1):

.....

5. Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado (Regra 1.4):.....

.....

6. Horas de trabalho e de descanso (Regra 2.3):.....

.....

7. Níveis de tripulação do navio (Regra 2.7):.....

.....

8. Alojamento (Regra 3.1):.....
.....
9. Serviços de lazer a bordo (Regra 3.1):.....
.....
10. Alimentação e serviço de mesa (Regra 3.2):.....
.....
11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (Regra 4.3):.....
12. Assistência médica a bordo (Regra 4.1):.....
.....
13. Procedimentos de tramitação de queixas a bordo (Regra 5.1.5):.....
14. Pagamento dos salários (Regra 2.2):.....
15. Garantia financeira para casos de repatriação (Regra 2.5):.....
16. Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador (Regra 4.2):.....
- Nome:.....

Cargo:.....

Assinatura:.....

Local:.....Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Equivalências substanciais

(riscar o parágrafo não aplicável)

Conforme o previsto nos parágrafos 3º e 4º do artigo VI da Convenção, são indicadas as seguintes disposições de equivalência substancial, com exceção das que foram descritas na lista acima (incluir uma descrição, caso aplicável):.....

Não se aplica nenhuma disposição de equivalência substancial.

Nome:.....

Cargo:.....

Assinatura:.....

Local:.....Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Exceções conforme o Título 3

(riscar o parágrafo não aplicável)

Conforme o previsto no Título 3 da Convenção, são indicadas as seguintes exceções permitidas pela autoridade

Não foi permitida nenhuma exceção.

Nome:.....

Cargo:.....

Assinatura:.....

Local:.....Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO

MARÍTIMO PARTE II

Medidas adotadas para assegurar o cumprimento contínuo entre as inspeções

O armador, cujo nome figura no Certificado de trabalho Marítimo ao qual se anexa a presente Declaração, adotou as seguintes medidas para assegurar o cumprimento contínuo das disposições da Convenção entre as inspeções:

(Indique a continuação das medidas adotadas para assegurar o

cumprimento de cada um dos pontos que figuram na parte I)

1. Idade mínima (Regra 1.1).....
.....
2. Atestados médicos (Regra 1.2).....
.....
3. Qualificações da gente do mar (Regra 1.3).....
.....
4. Acordos de emprego da gente do mar (Regra 2.1).....
.....
5. Utilização de serviço privado de contratação e colocação
autorizado, certificado ou regulamentado (Regra 1.4).....
.....
6. Horas de trabalho e horas de descanso (Regra 2.3).....
7. Níveis de tripulação do navio (Regra 2.7).....
.....
8. Alojamento (Regra 3.1).....
.....
9. Serviços de lazer a bordo (Regra 3.1).....
.....

10. Alimentação e serviço de mesa (Regra 3.2).....
.....
11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (Regra 4.3).....
12. Assistência médica a bordo (Regra 4.1).....
.....
13. Procedimentos de tramitação de queixas a bordo (Regra 5.1.5).....
14. Pagamento dos salários (Regra 2.2).....
.....
15. Garantia financeira para casos de repatriação (Regra 2.5).....
16. Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador (Regra 4.2).....

Pela presente certifico que as medidas acima mencionadas foram formuladas para garantir o cumprimento contínuo entre as inspeções, dos requisitos listados na parte

Nome do armador:³.....Endereço da empresa:.....

Nome do signatário autorizado:.....

Cargo:.....

Assinatura:.....

Local:.....Data:.....

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

As medidas antes mencionadas foram revisadas por (inserir o nome da autoridade competente ou organização devidamente reconhecida) e, depois de haver inspecionado o navio, foi considerado que satisfazem os objetivos estabelecidos na alínea “b” do parágrafo 10 da Norma A5.1.3, em relação às medidas destinadas a assegurar o cumprimento inicial e contínuo dos requisitos estipulados na parte I da presente Declaração.

CERTIFICADO PROVISÓRIO DE

TRABALHO MARÍTIMO

Expedido conforme as disposições do artigo V e do Título 5 da Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006

(a seguir, “a Convenção”)

em virtude da autoridade do Governo de:

.....

(designação completa do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar)

Por:

(designação completa e endereço da autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada em virtude das disposições da Convenção)

Dados do navio

Nome do navio:.....

Letras ou números distintivos:.....

Porto de registro:.....

Data em que se registrou o navio:.....

Arqueação bruta⁴:.....

Número OMI:.....

Tipo de navio:.....

Nome e endereço do armador⁵:.....

Certifica-se que, para efeitos do parágrafo 7 da Norma A5.1.3 da Convenção:

a) este navio foi inspecionado, na medida do factível e razoável, a respeito das matérias que figuram no anexo A5.I da Convenção, tendo em conta a verificação dos aspectos assinalados nas alíneas “b”, “c” e “d”;

b) o armador demonstrou para a autoridade competente ou uma organização reconhecida que o navio conta com procedimentos adequados para cumprir o disposto na Convenção;

c) o capitão conhece as disposições da Convenção e as responsabilidades da sua aplicação, e

d) foram apresentadas informações pertinentes à autoridade competente ou a uma organização reconhecida para a expedição de uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo.

O presente Certificado é válido até....., salvo inspeções que se efetuem conforme as Normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

Data de finalização da inspeção mencionada na alínea “a” acima:.....

Expedido em.....na data de.....
.....

(Assinatura do funcionário habilitado que expede o Certificado)

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

ANEXO A5-III

Áreas gerais sujeitas a inspeção detalhada por funcionário autorizado em um porto de Membro executando inspeção de portos em conformidade com a Regra A5.2.1:

Idade Mínima;

Qualificações da gente do mar;

Acordos trabalhistas de gente do mar;

Utilização de recrutamento privado licenciado, certificado ou regulado e colocação no serviço;

Horas de trabalho ou repouso;

Níveis de tripulação do navio;

Acomodação;

Instalações de lazer a bordo;

Alimentação e serviço de bordo;

Saúde e segurança e prevenção de acidentes;

Assistência médica a bordo;

Procedimentos de reclamação a bordo;

Pagamento de remuneração;

Garantia financeira para casos de repatriação; e

Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador.

ANEXO B5-I

EXEMPLO DE DECLARAÇÃO NACIONAL

Vide Norma B5.1.3, parágrafo 5

Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO

MARÍTIMO PARTE I

(A presente Declaração deverá estar anexa ao Certificado de Trabalho Marítimo do navio)

Expedida sob a autoridade do MINISTÉRIO DO TRANSPORTE MARÍTIMO de(inserir o nome da autoridade competente definida no parágrafo 1º, alínea “a”, do

artigo II da Convenção)

A respeito das disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, o navio abaixo indicado, se mantém em conformidade com a Norma A5.1.3 da Convenção:

Nome do navio	Número OMI	Arqueação bruta
M.S. EXEMPLO	12345	1.000

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente antes mencionada, que:

- a) as disposições da Convenção sobre o Trabalho Marítimo estão plenamente incorporadas nos requisitos nacionais listados abaixo;
- b) estes requisitos nacionais estão contidos na legislação nacional a que se faz referência abaixo; explicações sobre o conteúdo desses requisitos foram fornecidas, quando necessário;
- c) os detalhes de toda disposição de equivalência substancial

adotada em virtude dos parágrafos 3º e 4º do artigo VI se indicam [depois dos dispositivos nacionais correspondentes listados a seguir] [mais adiante, no parágrafo previsto para tal efeito] (riscar a descrição que não corresponde);

d) toda isenção concedida pela autoridade competente conforme o Título 3 será indicada com clareza na seção que aparece mais abaixo para esse efeito; e

e) também se faz referência a todo requisito previsto na legislação nacional para uma categoria específica de navios.

1. Idade mínima (Regra 1.1)

Direito do mar, N° 123 de 1905, conforme emendas (Direito), capítulo X; Regulamentos do mar (Regulamentos), 2006, Regras 1111-1222.

Idades mínimas são aquelas referidas na Convenção.

“Noite” significa das 21h às 6h, a menos que o Ministério de Transporte Marítimo “Ministério” aprove um período diferente.

Exemplos de atividades de risco restritas a pessoas com 18 anos de idade ou mais estão listadas na Lista A. No caso de navios cargueiros, nenhuma pessoa menor de 18 anos poderá trabalhar

em áreas identificadas no mapa do navio, a ser anexado a esta Declaração, como “áreas de risco”.

2. Atestados médicos (Regra 1.2)

Legislação; Capítulo XI, Regulamentação, Regras 1223-1233.

Certificados médicos devem estar em conformidade com os requerimentos SCTW, quando aplicável; em outros casos, os requerimentos SCTW serão aplicados com os ajustes necessários.

Optometristas qualificados em lista aprovada pelo Ministério podem emitir certificados que digam respeito à visão.

Exames médicos seguirão as normas OIT/OMS referidas na Diretriz B1.2.1

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO PARTE II

Medidas adotadas para assegurar o cumprimento contínuo entre as inspeções

O armador, cujo nome figura no Certificado de trabalho Marítimo ao qual se anexa a presente Declaração, adotou as seguintes medidas para assegurar o cumprimento contínuo das disposições

da Convenção entre as inspeções:

(Indique a continuação das medidas adotadas para assegurar o cumprimento de cada um dos pontos que figuram na parte I)

1. Idade mínima (Regra 1.1)

Data de nascimento de cada trabalhador marítimo a ser anotada ao lado do seu nome na lista de tripulação.

A lista é checada no início de cada viagem pelo mestre ou oficial atuando em seu nome (oficial competente), que toma nota da data de cada verificação.

Cada trabalhador marítimo menor de 18 anos recebe, no momento da contratação, uma comunicação escrita que proíbe sua atuação em trabalho noturno ou trabalho especificamente listado como de risco (vide Parte 1, seção 1, acima) e qualquer outro trabalho de risco, e requisitando consulta ao oficial competente em caso de dúvida. Uma cópia da comunicação, contendo a assinatura do trabalhador marítimo abaixo de “recebido e lido”, e a data da assinatura, será guardada pelo oficial competente.

2. Atestado médico (Regra 1.2)

Os atestados médicos são guardados de forma estritamente

confidencial pelo oficial competente, junto com uma lista, preparada sob a responsabilidade do oficial competente que contenha: as funções do trabalhador marítimo, a data do(s) atestado(s) médico(s) atual(ais) e o estado de saúde estabelecido no atestado em questão.

Em qualquer possível caso de dúvida sobre se o trabalhador marítimo está medicamente apto para uma função específica ou funções, o oficial competente consultará o médico do trabalhador marítimo ou outro profissional qualificado e guardará notas com resumo das conclusões médicas, assim como o nome e número de telefone do médico e a data da consulta.

1. A arqueação bruta para os navios aos quais se aplica o sistema provisório de medição de arqueação bruta adotado pela OMI será a que figura na coluna “OBSERVAÇÕES” do Certificado Internacional de Arqueação (1969). Ver artigo II, parágrafo 1, alínea “c”, da Convenção.

2. O termo armador designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade de exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos

armadores em virtude da presente Convenção, independentemente de que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1º, alínea “j”, da Convenção.

3. O termo *armador* designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade da exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1, alínea “j”, da Convenção.

4. A arqueação bruta para os navios aos quais se aplica o sistema provisório de medição de arqueação bruta adotado pela OMI será a que figura na coluna “OBSERVAÇÕES” do Certificado Internacional de Arqueação (1969). Ver artigo II, parágrafo 1, alínea “c”, da Convenção.

5. O termo armador designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o

afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade de exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente de que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1º, alínea “j”, da Convenção.

PERGUNTAS E RESPOSTAS SOBRE A CTM, 2006

O que é a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 – CTM, 2006 (“Maritime Labour Convention, 2006” – (MLC, 2006))?

Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (CTM, 2006), foi adotada pela 94ª Sessão (Marítima) da Conferência Internacional do Trabalho da Organização Internacional do Trabalho (OIT) em fevereiro de 2006, como “... instrumento único e coerente que integre, tanto quanto 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.”

Dentre outras disposições, consta na CTM que todo marítimo tem direito a um local de trabalho seguro e protegido que cumpre as normas de segurança; todo marítimo tem direito a condições justas de emprego; todo marítimo tem direito a condições decentes de trabalho e vida a bordo do navio; todo marítimo tem direito à proteção da saúde, assistência médica, bem-estar; medidas e outras formas de proteção social; cada Membro assegurará, dentro dos limites de sua jurisdição, que os direitos laborais e sociais dos marítimos previstos no número anterior parágrafos deste artigo são totalmente implementados de acordo com os requisitos da Convenção; a menos que especificado de outra forma em da Convenção, tal implementação pode ser alcançada por meio de leis ou regulamentos nacionais, por meio de negociação coletiva aplicável acordos ou através de outras medidas ou na prática.

Quando a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 entrou em vigor no Brasil?

A Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM, 2006) foi adotada no âmbito da Organização Internacional do Trabalho (OIT)

em 07/02/2006 e aprovada (ratificada) pelo Brasil por meio do Decreto Legislativo nº 65, de 17/12/2019 (publicação no Diário Oficial da União - Seção 1, Página 4, em 19/12/2019). O depósito (instrumento de ratificação) junto ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho pelo governo brasileiro foi realizado em 07/05/2020.

A Convenção entrou em vigor para o Brasil no plano jurídico externo em 7 de maio de 2021 (12 meses após o depósito na OIT) e no campo jurídico interno em 12.04.2021 (data da publicação no DOU do Decreto nº 10.671/2021).

O país que não ratificou a Convenção pode ser submetido a inspeções pelo país do porto onde atraca (Estado do Porto)?

Todos os navios a que se aplique a presente Convenção podem, nos termos do direito internacional, ser submetidos a inspeção por parte de algum Membro que não o Estado da bandeira, quando se encontra num dos seus portos, a fim de garantir que os navios cumpram as prescrições da presente Convenção.

“Todos os Membros devem cumprir as responsabilidades assumidas por força da presente Convenção, agindo de forma a que os navios

que arvoram a bandeira de um Estado que a não tenha ratificado não se beneficiem de um tratamento mais favorável que os navios que arvoram a bandeira de Estados que a tenham ratificado.”

Que navios devem ser submetidas a inspeção?

Todos que se enquadrem no conceito de navio da CTM.

Salvo disposição expressa em contrário, 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 *dhow*s e juncos. A presente Convenção não se aplica nem a navios de guerra nem a unidades auxiliares da marinha de guerra.

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.

Salvo disposição expressa em contrário, a presente Convenção aplica-se a todos os marítimos.

Marítimo: designa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio ao qual se aplique a presente convenção.

Que navios devem ser certificados (obrigados a passar por uma Certificadora)?

Somente alguns navios serão certificados: igual ou acima de 500 AB que realizem viagens internacionais ou na cabotagem em porto estrangeiro ou a pedido do armador.

Navios não certificados são fiscalizados?

Sim. Para esses navios o Estado da bandeira deve verificar o cumprimento dos mesmos requisitos (DMLc, Parte I) como se fosse um navio a ser certificado.

Um armador não obrigado a certificar o navio pode solicitar sua certificação?

A Certificação é obrigatória apenas para alguns navios abrangidos pelo CTM; no entanto, um armador também pode solicitar que um navio seja certificado.

Quem emite os documentos Certificado de Trabalho Marítimo

e Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo?

O Estado da bandeira ou uma RO (organização reconhecida/certificadora) em seu nome, se assim autorizado.

A Certidão de Trabalho Marítimo e a Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo, devidamente mantidos pelo navio, constituem prova, prima facie, de que o navio atende aos requisitos da CTM, 2006,

Qual o objetivo da CTM, 2006?

Ser “instrumento único e coerente que integre, tanto quanto 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”. Garantir condições dignas de trabalho aos marítimos, estabelecendo requisitos mínimos para as condições de trabalho e de vida dos marítimos.

Qual o campo de aplicação da CTM. 2006?

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.

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 (artesanal).

Que parte da Convenção não autoriza “disposições equivalentes” da legislação nacional?

O Título 5 (Cumprimento e Aplicação) deve ser aplicado como está na Convenção.

Os navios brasileiros devem manter a bordo um exemplar da CTM do Certificado e da Declaração e do Trabalho Marítimo?

Todos os Membros devem exigir a existência de um exemplar da Convenção a bordo de qualquer navio que arvore a sua bandeira.

O certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo devem estar de acordo com o modelo prescrito pelo Código.

A presente Regra aplica-se aos navios:

a) de arqueação bruta igual ou superior a 500, que efetuam viagens

internacionais; de arqueação bruta igual ou superior a 500, que arvoram a bandeira de um Membro e que operam a partir de um porto, ou entre dois portos de outro país; aplica-se também a qualquer navio que arvora a bandeira de um Membro e que não esteja abrangido pelo parágrafo 1 da presente Regra, a pedido do armador ao Membro em questão. Para efeitos da presente Regra, “viagem internacional” designa uma viagem de um país para um porto de outro país.

A que se referem os anexos (Apêndices) da CTM?

Título 5 da MLC, 2006:

Apêndice A5-III: Lista de áreas que podem ser objeto de uma inspeção mais detalhada no Estado do porto;

Apêndice A5-I: Lista de assuntos para inspeção do Estado de bandeira para certificação, propósitos;

Apêndice A5-II: Modelo de documentos relativos ao Estado de bandeira, sistema de inspeção e certificação estabelecido no Título 5: Certidão de Trabalho Marítimo; Certidão Provisória de Trabalho Marítimo; Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo - DMLC (duas partes – Parte I e Parte II);

Apêndice B5-I: Um exemplo, para fornecer orientação quanto as partes do DMLC podem ser preenchidas pelo Estado de bandeira (Parte I) e um armador (Parte II).

Qual o período para fiscalização de todos os navios não certificados?

Os navios não certificados estão sujeitos a inspeções, a intervalos não superiores a três anos, de acordo com os mesmos requisitos da CTM para navios certificados. A única diferença é que o Certificado de Trabalho Marítimo e a Declaração não são emitidos para esses navios. CTM aprovada em 19/12/2019.

Quando será obrigatório para a embarcação possuir o certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo?

Arqueação bruta igual ou superior a 500, que efetuam viagens internacionais; de arqueação bruta igual ou superior a 500, que arvoram a bandeira de um Membro e que operam a partir de um porto, ou entre dois portos de outro País; qualquer navio que arvora a bandeira de um Membro e que não esteja abrangido pelo parágrafo 1 da presente Regra, a pedido do armador ao Membro

em questão. (Regra 5.1.3)

Quem emite o certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo?

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.

Qual a validade do certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo?

Período não superior a cinco anos.

O certificado de trabalho marítimo pode ser emitido a provisoriamente?

O certificado de trabalho marítimo pode ser emitido a título

provisório no seguintes casos: para novos navios, no momento da entrega; quando um navio muda de bandeira; ou quando um armador assume a responsabilidade pela exploração de um navio que é novo para esse armador.

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.

O que deve ser inspecionado (certificadora) antes de emitir o certificado de trabalho marítimo provisório?

Um certificado de trabalho marítimo provisório só é emitido após ter sido verificado que o navio foi inspecionado, na medida em que foi razoável e possível, no que respeita às prescrições indicadas no Apêndice A5-I, tendo em conta a verificação dos elementos referidos nas alíneas b), c) e d) do presente parágrafo; o armador demonstrou à autoridade competente, ou à organização reconhecida, que foram implementados a bordo procedimentos adequados ao cumprimento da presente Convenção; o comandante tem conhecimento das prescrições da presente Convenção e das

suas obrigações relativamente à sua aplicação; e as informações pertinentes foram apresentadas à autoridade competente, ou à organização reconhecida, com vista à emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo.

É possível uma renovação do certificado de trabalho marítimo provisório?

A emissão do certificado de trabalho marítimo de validade normal está sujeita à realização, antes do termo de validade do certificado provisório, de uma inspeção completa de acordo com o parágrafo 1 da presente Norma. Não serão emitidos novos certificados provisórios após o período inicial de seis meses mencionado no parágrafo 6 da presente Norma.

Existe declaração de conformidade do trabalho marítimo provisório?

Não é necessária a emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo durante o período de validade do certificado provisório.

A declaração de conformidade do trabalho marítimo acompanha o certificado de trabalho marítimo?

A declaração de conformidade do trabalho marítimo deve ser anexada ao certificado de trabalho marítimo.

Quais as partes da declaração de conformidade do trabalho marítimo?

a) a Parte I deve ser estabelecida pela autoridade competente que deve: i) indicar a lista dos pontos a inspecionar, de acordo com o parágrafo 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 assim como, e sempre que necessário, informações concisas sobre os pontos relevantes das prescrições nacionais; iii) fazer referência às prescrições da legislação nacional para certo tipo de navios; iv) mencionar qualquer disposição equivalente no conjunto, adotada de acordo com o parágrafo 3 do Artigo VI; e 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 uma conformidade contínua com as prescrições nacionais entre as inspeções, bem como as medidas propostas para assegurar uma melhoria contínua.

A declaração de conformidade do trabalho marítimo deve ser certificada?

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.

Quando os certificados perdem a validade?

Os certificados emitidos ao abrigo dos parágrafos 1 ou 5 da presente Norma perdem a validade: se as inspeções prescritas não forem efetuadas dentro dos prazos estabelecidos no parágrafo 2 da presente Norma; se o certificado não for averbado de acordo com o parágrafo 2 da presente Norma; se houver alteração da bandeira do navio; quando um armador deixa de assumir a responsabilidade pela exploração de um navio; e quando forem efetuadas alterações significativas à estrutura ou ao equipamento mencionado no Título 3.

Qual a periodicidade das inspeções das embarcações (todas onde se aplica a CTM)?

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.

Como proceder no caso de queixa de um tripulante?

Se um Membro receber uma queixa que não lhe pareça manifestamente infundada ou adquirir a 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 retificar as deficiências encontradas.

Quais as prerrogativas dos inspetores (Auditores Fiscais)?

Os inspetores que tenham recebido instruções claras quanto às tarefas a executar e estejam munidos dos poderes adequados, devem estar autorizados a: subir a bordo dos navios que arvoram a bandeira do Membro; proceder a todas as verificações, testes ou inquéritos que julguem necessários para se assegurarem de que as normas são estritamente respeitadas; e 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.

Os inspetores devem ter o poder de aconselhar, em vez de intentar ou de recomendar procedimentos, 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.

Que relatórios serão elaborados após a inspeção?

Os inspetores devem apresentar à autoridade competente um relatório de todas as inspeções efetuadas. 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 a pedido dos seus representantes. 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.

Que tratamento será dado aos relatórios dos inspetores nas instâncias superiores?

A autoridade competente do Membro deve manter registros das inspeções efetuadas para verificar as 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.

Existe penalidade por descumprimento da Convenção?

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.

Quais os procedimentos para queixa a bordo?

Os procedimentos de queixa a bordo devem incluir o direito dos marítimos a serem acompanhados ou representados durante o procedimento de queixa assim como garantias contra a possibilidade

de represálias a marítimos que tenham apresentado uma queixa.

Todos os marítimos têm o direito a 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 da 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 que sejam susceptíveis de, a título confidencial, aconselhá-los de forma imparcial quanto à sua queixa e de os ajudar de qualquer outra forma a efetivar o procedimento de queixa de que podem dispor enquanto estiverem a bordo.

Qualquer navio estrangeiro pode ser sujeito a inspeção, o que pode ser inspecionado?

Sim. De acordo com as disposições do parágrafo 4, 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.

Todos os Membros devem 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 controle do certificado e da declaração.

Quando será possível realizar uma inspeção mais detalhada (aprofundada)?

Quando um funcionário autorizado que se tenha apresentado a bordo para efetuar uma inspeção, tenha solicitado, quando aplicável, o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo, constatar que: os documentos exigidos não são apresentados ou não estão atualizados ou são falsos, ou não contêm as informações exigidas pela presente Convenção, ou não são válidos por qualquer outra razão; 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; ou existem motivos razoáveis para julgar que o navio mudou de bandeira com o objetivo de escapar à obrigação de cumprir as disposições da presente Convenção; ou foi apresentada uma queixa

baseada no fato 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. Tal inspeção será, em qualquer dos casos, efetuada sempre que as condições de trabalho e de vida que se considerem deficientes ou se alegue que o são, 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.

O que fiscalizar numa inspeção mais detalhada (aprofundada)?

Sempre que for efetuada uma inspeção mais aprofundada num navio estrangeiro no porto de um Membro por pessoal autorizado nas circunstâncias indicadas no parágrafo 1, alínea a), b) ou c) da presente Norma, deve incidir, em princípio, sobre os pontos enumerados no Anexo A5-III.

No caso da apresentação de uma queixa nos termos do parágrafo 1, alínea d) 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 o parágrafo 1, alínea b) da presente Norma. Para efeitos do parágrafo 1, alínea d) 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.

Como proceder em caso de condições de trabalho e de vida a bordo sem conformidade com a Convenção?

O funcionário autorizado deve comunicar imediatamente ao comandante do navio as deficiências constatadas e os prazos em que devem retificá-las. Se o funcionário autorizado considerar que as deficiências constatadas são significativas, ou estiverem relacionadas com uma queixa apresentada nos termos do parágrafo 3 da presente Norma, o funcionário autorizado deve comunicá-las às organizações de armadores e de marítimos presentes no território do Membro, e pode: informar um representante do Estado da bandeira; transmitir as informações pertinentes às autoridades

competentes do próximo porto de escala.

Quando o navio pode ficar retido?

Quando, após uma inspeção mais aprofundada por parte de um funcionário autorizado, se constatou que o navio não cumpre as prescrições da presente Convenção, e que: as condições a bordo apresentam um perigo evidente para a segurança, saúde ou proteção dos marítimos; ou 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 parágrafo não tenham sido retificadas ou enquanto não tenha sido aceite um plano com vista à sua retificação e que considere que o plano será executado rapidamente.

Se o navio for impedido de sair, o funcionário autorizado deve informar desse fato, quanto antes, o Estado da bandeira e convidar um dos seus representantes a estar presente, se possível, solicitando ao Estado da 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.

Em que navios não se aplica a CTM, 2006?

Navios (embarcações) na atividade da pesca; de guerra; artesanal; navegação exclusiva em águas interiores; não engajados ordinariamente na atividade comercial.

Qual o conceito de marítimo adotado na CTM?

Qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio ao qual se aplique a presente Convenção.

A legislação nacional pode isentar (liberar) um de navios da aplicação da Convenção?

Sim. “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.”

Entre a legislação nacional e a CTM, aplica-se a mais favorável?

Sim. Nos termos da CTM “Recordando o parágrafo 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 deverão, em caso algum, afetar qualquer lei, decisão, costume ou acordo que garanta condições mais favoráveis aos trabalhadores interessados que as previstas pela Convenção ou pela Recomendação”.

Todas as Regras e disposições do Código têm força obrigatória?

Não. Somente a “Parte A do Código” têm força obrigatória. As disposições da Parte B do Código não são obrigatórias.

Como é estruturada a CTM?

A Convenção é composta por três partes distintas, mas ligadas entre si, nomeadamente os Artigos, as Regras e o Código. Os Artigos e as Regras estabelecem os direitos e princípios fundamentais, bem como obrigações fundamentais dos Membros que ratificaram a Convenção. 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).

As disposições das Regras e do Código estão agrupadas sob os

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

Qual a idade mínima para trabalhar embarcado?

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

É necessário o exame médico admissional para o tripulante?

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

Qual a validade do exame médico?

O certificado médico deve indicar nomeadamente que: a audição e a visão do interessado, bem como a percepção das cores, no caso de pessoas que sejam contratadas para tarefas para as quais a aptidão para o trabalho possa ser diminuída pelo daltonismo, são todas

satisfatórias; o interessado não tem nenhum 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.

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

Para trabalhar a bordo é exigida uma qualificação?

Sim. 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. 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.

As empresas de “recrutamento e colocação” precisam ser licenciadas ou certificadas?

Sim. Quando os serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos, cujo objetivo principal é 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 de certificação ou de qualquer outra forma de regulamentação.

Existe a necessidade de um contrato de trabalho por escrito entre o armador e o marítimo?

Sim. A bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, os marítimos devem ser detentores de um contrato de trabalho marítimo assinado pelo marítimo e pelo armador ou pelo seu representante ou, quando são trabalhadores independentes, de um documento que ateste a existência de um acordo contratual ou idêntico, que garantam condições de trabalho e de vida dignas a bordo, tal como exigido pela presente Convenção.

Quais os tipos de contrato?

Contratos celebrados por tempo indeterminado; contratos a termo certo; contratos celebrados para uma só viagem.

Qual antecedência mínima do aviso prévio?

Todos os Membros devem adotar uma legislação que estabeleça os prazos mínimos de aviso prévio dado pelos marítimos e pelos armadores para a cessação antecipada do contrato de trabalho marítimo. Estes prazos de aviso prévio são fixados após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas e não devem ser inferiores a sete dias.

Existe a necessidade de um controle de jornada de trabalho?

Sim. Todos os marítimos devem receber um documento com o registro do seu trabalho a bordo do navio.

Os marítimos têm direito de receber um recibo de salários?

Sim. Os marítimos devem receber um resumo mensal dos montantes que lhes são devidos e dos que lhes foram pagos, do qual deverão constar os salários, os pagamentos suplementares e a taxa de câmbio aplicada se os pagamentos tiverem sido efetuados em moeda ou taxa diferentes das inicialmente acordadas.

Os marítimos têm o direito de fazer chegar a sua família parte ou totalidade da remuneração?

Sim. Todos os Membros devem exigir que o armador tome medidas,

tal como as mencionadas no parágrafo 4 da presente norma, para que os marítimos tenham a possibilidade de fazer chegar uma parte, ou a totalidade, das suas remunerações às respectivas famílias, pessoas a cargo ou beneficiários legais.

Qual a periodicidade dos pagamentos?

Todos os Membros devem 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.

Qual a jornada de trabalho do marítimo?

Todos os Membros devem reconhecer que a norma 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.

Qual o limite máximo de horas de trabalho?

Número máximo de horas de trabalho não deve ultrapassar: 14 horas em cada período de 24 horas; 72 horas em cada período de

sete dias.

Qual o limite mínimo de horas de descanso?

O número mínimo de horas de descanso não deve ser inferior a: 10 horas em cada período de 24 horas; 77 horas em cada período de sete dias.

Existe intervalo para refeição?

Sem previsão na CTM. Existe horário de descanso.

É necessária a fixação de um quadro de horário na embarcação?

Sim. Todos os Membros devem exigir a afixação, em local de fácil acesso, de um quadro com a organização do trabalho a bordo, que deve indicar, no mínimo, para cada função: o horário de serviço a navegar e em porto; o número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de descanso prescrito pela legislação nacional, ou convenções coletivas aplicáveis. O quadro referido no parágrafo 10 da presente norma deve ser estabelecido de acordo com um modelo normalizado redigido na ou nas línguas de trabalho do navio, bem como em Inglês.

Como é feito o cálculo dos dias de férias dos marítimos?

Sem prejuízo de disposições de convenções coletivas 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 mês de trabalho.

Quando é assegurado o direito a “repatriamento”?

Todos os Membros devem garantir que os marítimos embarcados em navios que arvoram a sua bandeira têm o direito a ser repatriados nos seguintes casos: se o contrato de trabalho marítimo cessar quando os interessados se encontram no estrangeiro; se o contrato de trabalho marítimo cessar: por iniciativa do armador; ou por iniciativa do marítimo, com justa causa; e também 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.

Qual o período máximo de embarque?

Todos os Membros devem garantir a existência de disposições adequadas na sua legislação, ou outras medidas ou nas convenções coletivas, que prescrevam os casos em que os marítimos têm o

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

Todos os Membros devem 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, na língua adequada.

Em caso de negativa de repatriamento pode haver detenção do navio?

Sim. Tendo em consideração os instrumentos internacionais aplicáveis, incluindo a Convenção Internacional sobre o Arresto de Navios, 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 parágrafo 5 da presente Norma.

Caso o navio naufrague há alguma indenização para o marítimo?

Sim. Todos os Membros devem adotar disposições para que, em caso de perda do navio ou de naufrágio, o armador pague a cada marítimo a bordo uma indenização para fazer face ao desemprego resultante da perda ou do naufrágio.

Existe controle sobre o número mínimo de marítimos a bordo para garantir a segurança da navegação e evitar fadiga?

Sim. Todos os Membros devem exigir que todos os navios que arvoram a sua bandeira sejam 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, e de forma a dar cumprimento às normas

da presente Convenção.

No tocante a “alojamento e lazer” a aplicação da Convenção é automática para os navios em operação?

Não. Aplicam-se aos navios construídos à data ou após a data de entrada em vigor da presente Convenção. Aos navios construídos antes desta data, as disposições relativas à construção e ao equipamento dos navios enunciadas na Convenção n.º 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 desta data, por força da legislação ou da prática do Membro.

Quantos marítimos são permitidos por camarote?

Em navios que não 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.

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

Consultar a NR 30.

Qual o mobiliário mínimo do camarote?

Em navios que não 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.

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

Consultar a NR 30.

Qual o mobiliário mínimo do camarote?

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 uma prateleira e o seu utilizador deve poder fechá-lo à chave, a fim de preservar a sua vida privada; cada camarote deve estar munido de uma mesa ou uma secretária, de modelo fixo, rebatível ou corrediça, e com assentos confortáveis, consoante as necessidades.

Que navio deve ser dotado de enfermaria?

Relativamente às disposições sobre a enfermaria, todos os navios que embarquem 15 ou mais marítimos e efetuem viagens com duração superior a três dias devem ser dotados 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.

O que são as “inspeções regulares pelo comandante”?

A autoridade competente deve exigir que sejam realizadas inspeções regulares a bordo dos navios pelo comandante ou sob a sua autoridade, de forma a 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 registrados por escrito e estar disponíveis para consulta.

Os marítimos têm direito a alimentação gratuita?

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

Os marinheiros cozinheiros devem possuir a formação adequada?

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

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.

Quando é necessário um cozinheiro a bordo?

Em regra, onde há preparo de refeição.

A bordo dos navios que operam com uma lotação fixada inferior a dez 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 quer que prepare 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.

Em nosso país, a Marinha do Brasil, através das NOMAMs, disciplinam a matéria.

Qual a idade mínima do cozinheiro?

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

Os “cuidados médicos a bordo dos navios e em terra”, incluem tratamento dentário?

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, todos os Membros devem assegurar que sejam adotadas medidas que: garantam a aplicação aos marítimos de todas as disposições gerais relativas à proteção da saúde no trabalho e cuidados médicos relacionados com o seu serviço, bem como todas as disposições especiais específicas do trabalho a bordo de um navio; garantam aos marítimos uma proteção da saúde e cuidados médicos tão idênticos quanto possível aos que, em geral, beneficiam os trabalhadores de terra, incluindo um acesso rápido aos medicamentos, equipamento médico e serviços de diagnóstico e de tratamento necessários, bem como a informação e conhecimentos médicos; concedam aos marítimos o direito de consultar sem demora um médico ou um dentista qualificado nos portos de escala, sempre que possível; garantam que, de acordo com a legislação e a prática do Membro, os serviços 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 de caráter preventivo, nomeadamente a elaboração de programas de promoção da saúde e de educação sanitária.

O navio deve dispor de farmácia a bordo?

Sim. Todos os navios devem dispor de uma farmácia de bordo, material médico e um guia médico, cujas características específicas devem ser estabelecidas pela autoridade competente e inspecionadas regularmente por esta. 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.

Quando o navio deve dispor de um médico?

Todos os navios que transportem 100 pessoas ou mais e efetuem habitualmente viagens internacionais com duração superior a três dias devem dispor de um médico qualificado responsável pelos cuidados médicos. A legislação nacional deve determinar também quais os outros navios que devem dispor de um médico a bordo, tendo em consideração fatores como a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de marítimos a bordo.

Em nosso país, a Marinha do Brasil, através das NOMAMs, disciplinam a matéria.

Que profissional de saúde deve estar a bordo, na ausência de médico?

Os navios que não disponham de um médico a bordo, devem contar com, pelo menos, um marítimo responsável pelos cuidados médicos e administração dos 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 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.

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

Em caso de adoecimento, acidente, morte (funeral) do marítimo, que direitos são assegurados?

Os armadores devem suportar os custos, relativamente aos marítimos que trabalham a bordo dos seus navios, de qualquer doença ou acidente ocorridos entre a data de início do serviço e a data em que se considere que o marítimo foi devidamente repatriado, ou resultante do seu trabalho entre estas duas datas; os armadores devem assegurar uma cobertura financeira para garantir uma indenização 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 convenção coletiva;

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 até à constatação do caráter permanente da doença ou da incapacidade; e os armadores devem suportar as despesas de funeral, se a morte ocorrer a bordo ou em terra durante o período do contrato.

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

O que significa Port State Control (PSC)?

Port State Control (PSC) é a inspeção de navios estrangeiros em portos nacionais (Controle do Estado do Porto, onde o navio se encontra) para verificar se o estado do navio e seus equipamentos atendem aos requisitos dos regulamentos internacionais (CTM, 2006) e se o navio é tripulado e operado em conformidade com esses instrumentos. As inspeções do PSC destinam-se a conferir a implementação da CTM, 2006 pelo navio do Estado de bandeira,

uma “segunda linha de defesa” contra o transporte abaixo do padrão.

O Port State Control (PSC) em relação às Convenções da Organização Internacional do Trabalho (IMO), como MARPOL e SOLAS, é atribuição da Marinha do Brasil.

O que significa Flag State Control (FSC)?

Fiscalização realizada pelo país de origem do navio. A responsabilidade primária de garantir os padrões dos navios cabe aos Estados da bandeira (Controle do Estado da bandeira do navio), ou seja, onde o navio foi registrado, país de origem do navio.

O Flag State Control (PSC) em relação às Convenções da Organização Internacional do Trabalho (IMO), como MARPOL e SOLAS, é atribuição da Marinha do Brasil.

O que significa oficial PSC (PSCO)?

No Brasil o oficial PSC (PSCO) é o Auditor-Fiscal do Trabalho (AFT), em relação à CTM, 2006, visto que tem competência legal para inspecionar o cumprimento da Convenção. A inspeção deve ser limitada a verificar se há a bordo certificado e declaração válidos

(ou queixa), a menos que haja “motivos claros” para acreditar que a condição do navio ou seu equipamento não corresponde substancialmente com os detalhes dos certificados.

A harmonização das inspeções PSC visa assegurar que sejam inspecionados tantos navios abaixo das normas quanto possível e evitar que os navios sejam submetidos a múltiplas inspeções.

Se o PSCO identificar motivos claros para acreditar que a condição do navio ou de seu equipamento não corresponde substancialmente às particularidades dos certificados ou que o comandante ou tripulação não está familiarizado com os procedimentos essenciais a bordo, uma inspeção mais detalhada deve ser realizada. Ao exercer o controle, todos os esforços possíveis devem ser feitos para evitar que um navio seja indevidamente retido ou atrasado.

O Port State Control (PSC) em relação às Convenções da Organização Internacional do Trabalho (IMO), como MARPOL e SOLAS, é atribuição da Marinha do Brasil.

Qualificações do oficial (Inspetor) PSC (PSCO)?

Treinado/qualificado; capaz de revisar documentos em inglês e se comunicar; identificação oficial. Todo navio estrangeiro pode ser

fiscalizado em porto de um Estado Membro. Não haverá tratamento mais favorável para Membros de que não ratificaram a CTM, 2006

O que fiscalizar da CTM, 2006?

Parte A do Código: Conformidade com os requisitos relevantes estabelecidos (5.2.1).

Documentos de referência: Copy of the MLC, 2006; Guidelines for Port State Control (PSC); *Guidelines for Flag State Inspection (FSG)*; *Maritime Labour Certificate (Mlc)*; and *Declaration of Maritime Labour Compliance (DMLc) Part I and Part II*.

Quando realizar a fiscalização detalhada?

Não apresentação dos documentos; não elaboração dos documentos; documentos não estão a bordo; documento falso; documento sem informações obrigatórias; motivos claros para acreditar que as condições de trabalho e de vida não estão de acordo com os requisitos da CTM, 2006.

Que situações são consideradas graves?

As condições de trabalho e de vida constituem um perigo claro para a segurança ou saúde dos marítimos; quaisquer deficiências que constituem uma violação grave dos requisitos da Convenção

(incluindo os direitos dos marítimos); motivos razoáveis para acreditar que o navio mudou de bandeira para evitar a conformidade com a Convenção; uma reclamação alegando condições específicas de trabalho e de vida não conformes com os requisitos.

Como proceder na inspeção em caso de situações consideradas graves?

Verificar o cumprimento dos requisitos nas 14 áreas listadas no Apêndice A5-III ou no escopo da reclamação, na medida considerada apropriada.

Qual a atitude o inspetor em caso de situações consideradas graves?

Discutir com o Comandante do navio e representante do Estado de bandeira (se necessário). Sempre, fazer um julgamento profissional. Três decisões principais a serem tomadas (A5.2.1):

Notificação de quaisquer deficiências; determinar se o navio pode navegar antes da retificação; notificar de uma decisão de permitir/não permitir a navegação do navio.

Que etapas na notificação

Etapa I: Notificação: Informando onde as condições de trabalho e de vida consideradas inadequadas com prazo para retificação;

Deficiência Significativa ou relacionada a “Reclamação”: Deve informar à organizações de marítimos e armadores (locais). Pode notificar: Representante do Estado de bandeira; autoridade competente do próximo porto; Direito de transmitir cópia do relatório para: Diretor-Geral da OIT (Padrão A5.2.1, parágrafo 5), anexando resposta, se houver.

Etapa II: Determinar que o navio deve ser autorizado a navegar, a menos que: Condição a bordo claramente perigosa; a(s) não conformidade(s) constitui(em) uma violação grave ou repetida da Convenção (incluindo os direitos dos marítimos).

Etapa III: Detenção: Padrão A5.2.1 parágrafo 6. O navio NÃO PODE NAVEGAR até quaisquer não conformidades foram corrigidas ou seja apresentado um plano de ação aceito pela PSCO (Auditor) e implementado de maneira com a brevidade necessária.

Que fatores a considerar para liberação ou retenção do navio?

Deficiências podem ser rapidamente sanadas no porto de fiscalização; as deficiências constituem um perigo significativo para a segurança, saúde ou proteção dos marítimos; gravidade da violação do MLC, requisitos de 2006; duração e natureza da viagem pretendida; tamanho, tipo de navio, natureza da carga e

equipamentos fornecidos; requisitos de tripulação/período de descanso observados; história prévia (eficiências semelhantes e retificação); número de deficiências encontradas durante a inspeção específica.

Quais comunicações realizar em caso de retenção do navio?

Notificar por escrito Estado da bandeira (convidar o representante para estar presente, se possível, e solicitar uma resposta dentro de um prazo razoável); Organizações locais de armadores e marítimos. Se possível, envolver outras partes interessadas: Representantes de armadores e marítimos, Estado de bandeira ou RO (Certificadora); Ministério Público; Marinha do Brasil; ANVISA etc.

Obrigações do país?

Manter um sistema de fiscalização e certificação; Elaborar procedimentos nacionais; Inspetores qualificados; credenciar Certificadoras ou Organizações Reconhecidas (OR).

De quem é a responsabilidade de receber denúncias (queixas)?

É responsabilidade de receber denúncias (queixas), investigar e tomar as medidas de execução apropriadas é do país Membro.

O país pode autorizar Organizações Reconhecidas (OR) a

realizar inspeções e certificações?

SIM. Inspeções; Emitir certificados; Inspeção e emissão de certificado. Um Certificado de Trabalho Marítimo deve ser emitido pela autoridade competente ou por uma OR (Certificadoras/Classificadoras) autorizada em seu nome, após a conclusão de uma inspeção satisfatória dos requisitos nacionais para o preenchido é fornecido no Título 5, Apêndice B5-I (14 áreas listadas no Título 5, Apêndice A5-I). Um DMLC deve estar anexado para que seja válido. O Certificado deve ser emitido por um período de 5 anos.

Procedimentos anteriores a inspeção?

Levantar histórico do navio; Relatórios de inspeções (Porto da Bandeira e Estado da Bandeira) e deficiências importantes; Outras informações; consultar CTM, 2006 e legislação nacional equivalente (NR 30 etc.)

Que técnicas/procedimentos de abordagem utilizar na inspeção no navio?

Análise de documentos; Observação do ambiente de trabalho; Conversar com os tripulantes; Reunião em particular com determinado tripulante.

Escopo inspeção?

Ponto mais relevantes da CTM (A5.1.3; A5.1.4) Certificado e Declaração (14 áreas); Legislação nacional.

Analisar o Certificado de Trabalho Marítimo e a Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo (Parte A: estabelecida pelo país indicando os pontos a inspecionar (14 áreas); e Parte B: realizada pelo armador, medidas adotadas para assegurar uma conformidade contínua.

Embarcações nacionais incluir a NR 30 – Segurança e Saúde no Trabalho Aquaviário, Normas Regulamentadoras do Ministério do Trabalho etc.

Quando será emitido o Certificado de Trabalho Marítimo Provisório?

Navio novo; Mudança de bandeira; Mudança de armador.

Não podem ser emitidos certificados provisórios consecutivos, após os seis meses iniciais, pelo mesmo Estado de bandeira, ao mesmo armador.

Um DMLC não precisa ser emitido para o período de validade

do certificado provisório. Esse certificado pode ter uma validade máxima de seis. Uma inspeção deve ser realizada antes da expiração do certificado provisório. O Estado deve especificar suas exigências no DMLC, Parte I (Norma A5.1.3), requisitos nacionais de implementação da MLC, 2006.

A Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo deve ser anexada ao Certificado?

Sim. Parte I deve ser estabelecida pela autoridade competente que deve: i) indicar a lista dos pontos a inspecionar, de acordo com o parágrafo 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 assim como, e sempre que necessário, informações concisas sobre os pontos relevantes das prescrições nacionais; iii) fazer referência às prescrições da legislação nacional para certo tipo de navios; iv) mencionar qualquer disposição equivalente no conjunto, adotada de acordo com o parágrafo 3 do Artigo VI; e v) indicar claramente qualquer exceção concedida pela autoridade competente nos termos do Título 3; e b) Parte II deve ser estabelecida pelo armador e deve enunciar as medidas adotadas para assegurar uma conformidade

contínua com as prescrições nacionais entre as inspeções, bem como as medidas propostas para assegurar uma melhoria contínua.

Qual o prazo para fiscalizar navios não certificados?

Navios não certificados devem ser inspecionados em período não superior a 3 anos (A5 - 1.4 § 4).

Quando os certificados perdem a validade?

Os certificados emitidos ao abrigo dos parágrafos 1 ou 5 da Norma perdem a validade: se as inspeções prescritas não forem efetuadas dentro dos prazos estabelecidos no parágrafo 2 da presente Norma; se o certificado não for averbado de acordo com o parágrafo 2 da presente Norma; se houver alteração da bandeira do navio; quando um armador deixa de assumir a responsabilidade pela exploração de um navio; e quando forem efetuadas alterações significativas à estrutura ou ao equipamento mencionado no Título 3.

Possíveis ações após a inspeção?

Orientação; Lista de providência (lista de exigências) com data de execução; Impor uma penalidade prevista na legislação nacional; Impedir que o navio saia.

Quando é possível fazer a detenção do navio?

A deficiência não seja sanável; Não apresentado um plano para resolução do problema.

O que fiscalizar?

Conformidade com os requisitos relevantes estabelecidos no nos Artigos e Regras e Parte A do Código. (5.2.1 parágrafo 3)

Qual a destinação do Relatório de Inspeção?

País da bandeira; comandante do navio (em inglês); colocar no quadro de avisos do navio; sindicato (ou organização) dos marítimos, se solicitado.

Que outros documentos são utilizados como guias para melhor implementação da Convenção?

Guia para Inspeção do Estado da Bandeira e Guia para Inspeção do Estado do Porto (*Guidelines for Flag State Inspections e Guidelines for Port State Control Officers*).

DOCUMENTOS PARA MANTER A BORDO

- (Artigo V); Norma A5.1.1, 2 – Convenção e Declaração do Trabalho Marítimo, 2006
- Norma A2.1, d - Contrato de trabalho marítimo (cópia para o trabalhador);
- Norma A2.1, 2 - Convenção coletiva de trabalho (quando citada no contrato de trabalho e não transcrita no contrato);
- Norma A2.3, 10 - Quadro de Horário de Trabalho e ou Descanso (fixado a bordo);
- Norma A1.2, 1 - Certificado médico (Atestado de Saúde Ocupacional);
- Norma A4.1, parágrafo 2 - Relatórios médicos (prontuário médico);
- Artigo V, 3; Regra 5.1.3, 12

Certificado de Trabalho Marítimo (modelo apresentados no Apêndice A5-II; cópia aos marítimos, afixado em inglês);
Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo - Parte I;
Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo - Parte II (modelo apresentados no Apêndice A5-II; cópia aos marítimos;

anexada ao certificado de trabalho marítimo; afixado em inglês; Parte II certificada);

- Regra 5.1.3, 11 - Relatório de Inspeção das Certificadoras (Posteriores à certificação; inseridas na declaração de conformidade do trabalho marítimo ou anexadas a esse documento; à disposição dos marítimos e autoridades; em inglês etc.)
- Norma A5.1.4, 12 - Relatório dos Inspectores do Porto (uma cópia à autoridade competente outra, em inglês ou na língua de trabalho do navio, deve ser entregue ao comandante; outra afixada no quadro de informações do navio para os marítimos; se solicitado, aos representantes dos marítimos;
- Norma A3.1, 18 - Inspeções Regulares a Bordo pelo comandante (alojamento dos marítimos mantido em bom estado de conservação e de limpeza e ofereça condições de habitabilidade dignas);
- Norma A2.5 ,9 - Condições para o Repatriamento (à disposição dos marítimos).
- Cópia do contrato de trabalho;
- Regra 5.1.5 - Cópia dos procedimentos de bordo para o tratamento

de queixas;

- Registro das queixas recebidas.

DECRETO LEGISLATIVO Nº 65/2019

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

O Congresso Nacional decreta:

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

Parágrafo único. Nos termos do inciso I do *caput* do art. 49 da Constituição Federal, ficam sujeitos à aprovação do Congresso

Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão da Convenção, com as Emendas referidas no *caput* deste artigo, bem como quaisquer ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 2º Este Decreto Legislativo entra em vigor na data de sua publicação.

Senado Federal, em 17 de dezembro de 2019

Publicação: Diário do Senado Federal - 8/10/2019, Página 51; Diário Oficial da União - Seção 1 - 19/12/2019, Página 4 (Publicação Original)

DECRETO Nº 10.671/2021

Considerando que o Congresso Nacional aprovou, por meio do Decreto Legislativo nº 65, de 17 de dezembro de 2019, a Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, firmada em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006, de acordo com as Emendas aprovadas em 11 de junho de 2014;

Considerando que o Governo brasileiro depositou, junto ao Diretor-

Geral da Repartição Internacional do Trabalho, em 7 de maio de 2020; o instrumento de ratificação ao texto da Convenção, e

Considerando que a Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, entrará em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 7 de maio de 2021, nos termos de seu artigo VIII, parágrafo 3,

DECRETA:

Art. 1º Fica promulgado o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, anexo a este Decreto, firmado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006, de acordo com as Emendas aprovadas na centésima terceira Conferência Internacional do Trabalho.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional atos que possam resultar em revisão da Convenção com as emendas de que trata o art. 1º e ajustes complementares que acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional, nos termos do disposto no inciso I do caput do art. 49 da Constituição.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 9 de abril de 2021.

PORTARIA MTP Nº 3.802/2022

O MINISTRO DE ESTADO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e II do parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal e o inciso V do art. 1º do Anexo I do Decreto nº 11.068, de 10 de maio de 2021, resolve:

Art. 1º Esta Portaria dispõe sobre os requisitos necessários à regulamentação das seguintes disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, da Organização Internacional do Trabalho - OIT, promulgada pelo Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021:

- I - reconhecimento de organizações para atuar nos procedimentos de certificação de navios de bandeira brasileira;
- II - funcionamento dos serviços de recrutamento e colocação de gente do mar estabelecidos em território brasileiro; e
- III - funcionamento de sistema de tramitação de queixas a bordo,

para fins de cumprimento das disposições da CTM, 2006.

Art. 2º Para efeitos de aplicação da CTM, 2006, considera-se:

I - autoridade competente - o Subsecretário de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, para emitir e fiscalizar o cumprimento de regulamentos, ordens ou outras instruções de atendimento obrigatório, a respeito dos assuntos relacionados ao trabalho marítimo, incluindo o Controle pelo Estado da Bandeira e o Controle pelo Estado do Porto, no âmbito da CTM, 2006;

II - navio - qualquer embarcação pertencente a entidade pública ou privada, habitualmente destinada a atividades comerciais, excluindo-se embarcações afetas à pesca ou atividade semelhante, embarcações que naveguem ou permaneçam exclusivamente em águas interiores ou em águas abrigadas, em suas imediações ou em zonas abrangidas por regulamentação portuária, embarcações de construção tradicional, embarcações de guerra ou unidades auxiliares da marinha de guerra, e ainda unidades fixas de perfuração ao largo e unidades de produção, armazenamento e descarga - FPSO que arvoram a bandeira brasileira;

III - serviço de recrutamento e colocação de gente do mar - qualquer pessoa física ou jurídica que se dedica ao recrutamento e colocação de gente do mar junto a e armadores ou a seus representantes; e

IV - gente do mar - qualquer pessoa que trabalhe de forma contínua a bordo de um navio ao qual se aplicam as disposições da CTM, 2006, excluindo-se profissionais que trabalhem de forma eventual a bordo, tais como técnicos de manutenção e reparo, cientistas, pesquisadores, geólogos, auditores, superintendentes, armadores, práticos, trabalhadores portuários e demais profissionais não tripulantes.

Parágrafo único. Eventuais dúvidas quanto à definição de qualquer outra categoria de trabalhadores como gente do mar ou de qualquer outra embarcação como navio, serão esclarecidas pelo Subsecretário de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, ouvidas as representações de armadores e trabalhadores.

CAPÍTULO I

DO RECONHECIMENTO DE ORGANIZAÇÕES PARA FINS DE CERTIFICAÇÃO

Art. 3º A certificação de navios de bandeira brasileira e de serviços de recrutamento e colocação de gente do mar se dará por organizações reconhecidas pelo Ministério do Trabalho e Previdência, por meio da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho, exclusivamente no âmbito das atividades necessárias à emissão dos documentos relacionados no art. 5º.

Art. 4º O reconhecimento de que trata este Capítulo será concedido mediante a formalização de instrumento específico com a organização interessada, denominado Acordo de Reconhecimento, conforme modelo do Anexo I.

§ 1º A partir da assinatura do Acordo de Reconhecimento a organização passará a ser designada Organização Reconhecida - OR.

§ 2º O modelo de Acordo de Reconhecimento previsto no caput segue as diretrizes do Código para as Organizações Reconhecidas - Código OR, publicado por meio das Resoluções MEPC.237(65), de 17 de maio de 2013, e MSC.349(92), de 21 de junho de 2013, ambas da Organização Marítima Internacional.

Art. 5º O Acordo de Reconhecimento permitirá à Organização

Reconhecida a emissão dos seguintes documentos, em português e inglês, conforme dispõem os parágrafos 11 e 12 da Norma A5.1.3 da CTM, 2006:

I - Certificado de Trabalho Marítimo;

II - Endosso do Certificado da inspeção intermediária obrigatória e, se necessário, de outras inspeções adicionais;

III - Endossos adicionais;

IV - Prorrogação do Certificado de Trabalho Marítimo, após a realização da inspeção de renovação;

V - Certificado Provisório de Trabalho Marítimo; e

VI - Certificação de Serviço de Recrutamento e Colocação de Gente do Mar.

§ 1º A Organização Reconhecida poderá emitir relatórios ou quaisquer outros documentos referentes às certificações realizadas ou em andamento.

§ 2º Os modelos dos documentos referidos nos incisos I a V do caput constam dos Anexos IV a VIII.

Art. 6º O Acordo de Reconhecimento não afasta a prerrogativa do Ministério do Trabalho e Previdência, por meio da Subsecretaria

de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho e das unidades descentralizadas da Inspeção do Trabalho, em executar as atividades nele autorizadas, bem como quaisquer outras relacionadas ao cumprimento de suas atribuições como órgão fiscalizador das relações de trabalho.

Art. 7º As organizações interessadas em solicitar autorização para atuar como Organização Reconhecida, nos termos desta Portaria, deverão apresentar os seguintes documentos:

I - atos constitutivos e regulamentos internos;

II - declaração com informações sobre sua estrutura, incluindo escritórios e serviços localizados fora de sua sede;

III - listas de verificação de itens, para orientar seu pessoal responsável pela execução de vistorias e inspeções relacionadas com a autorização solicitada; e

IV - carimbos ou selos empregados na aprovação ou autenticação de documentos, especificando sua finalidade e significado, quando aplicável.

Art. 8º A solicitação para celebração de Acordo de Reconhecimento, pela organização interessada, e a documentação prevista no art. 7º

deverão ser encaminhadas à Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, por meio de protocolo no Sistema Eletrônico de Informações - SEI.

Parágrafo único. O prazo para análise será de até trinta dias, contados a partir do recebimento da solicitação pelo setor competente, podendo ser prorrogado em caso de necessidade de apresentação de documentos complementares.

Art. 9º Durante a execução do Acordo de Reconhecimento, a organização interessada deverá atender os seguintes requisitos:

I - competência técnica - a organização deverá executar os serviços por meio de vistoriadores e inspetores que sejam devidamente qualificados, capacitados, autorizados e em número suficiente, a fim de executar todas as obrigações e atividades a eles incumbidas, dentro do seu nível de responsabilidade, conforme os seguintes parâmetros:

a) possuir conhecimentos técnicos necessários sobre os aspectos relevantes da CTM, 2006, incluídos os requisitos mínimos para o trabalho a bordo, as condições de trabalho, o alojamento, as

instalações de lazer, a alimentação e o serviço de mesa, a prevenção de acidentes, a proteção da saúde, a assistência médica, o bem-estar e a proteção da seguridade social;

b) possuir conhecimentos sobre as demais disposições da CTM, 2006, assim como da legislação nacional correspondente e dos instrumentos coletivos de trabalho aplicáveis;

c) possuir infraestrutura dotada de recursos humanos e materiais que lhe possibilite executar de forma segura e apropriada as atividades previstas no art. 3º, de acordo com os padrões estabelecidos no Código para as Organizações Reconhecidas e na CTM, 2006;

d) possuir estrutura administrativa provida de quadro de pessoal, gerencial e de apoio capaz de organizar, dirigir e supervisionar a execução dos serviços previstos no art. 3º, bem como de atender, de modo tempestivo, qualquer pedido de vistoria ou inspeção em qualquer ponto do território nacional; e

e) possuir sistema documentado para a formação e treinamento dos vistoriadores e inspetores que executarão os serviços relacionados à autorização e que possibilite a atualização contínua de seus conhecimentos específicos.

II - independência - a Organização Reconhecida e seus vistoriadores e inspetores não deverão participar de quaisquer atividades que possam conflitar com a sua independência de julgamento e integridade em relação aos procedimentos de certificação, conforme os seguintes aspectos:

a) a Organização Reconhecida não deverá ser substancialmente dependente de uma única empresa como cliente para a obtenção de sua renda;

b) a Organização Reconhecida não poderá certificar navios e serviços de recrutamento e colocação de gente do mar dos quais seja a proprietária, projetista, fabricante, fornecedora de bens materiais, ou a representante autorizada de quaisquer dessas partes, da entidade submetida à certificação.

III - imparcialidade - a Organização Reconhecida deverá adotar procedimentos que sejam aplicados de modo uniforme a todos os seus clientes, impedindo seus vistoriadores e inspetores de sofrerem quaisquer pressões que possam influenciar sua avaliação ao realizar os procedimentos de certificação;

IV - integridade - a Organização Reconhecida deverá ter sua

atuação pautada em princípios de comportamento ético, que deverão estar contidos em um Código de Ética, o qual deverá explicitar a responsabilidade inerente à delegação de autoridade recebida, a fim de garantir um adequado desempenho na execução dos serviços; e

V-responsabilidade-a Organização Reconhecida deverá apresentar documento onde estejam claramente definidas as atribuições e responsabilidades de cada setor e cargo.

Art. 10. O Acordo de Reconhecimento terá a validade de até cinco anos e poderá ser renovado ao final desse período, mediante requerimento do interessado.

Art. 11. Caso uma das partes não tenha interesse na renovação do Acordo de Reconhecimento, assim como na hipótese de rescisão antecipada da autorização, a parte deverá comunicar a outra parte e às empresas certificadas com antecedência de, pelo menos, seis meses.

Parágrafo único. Na hipótese do caput, os certificados emitidos permanecerão válidos por um período de trinta dias, após a data de vencimento ou da rescisão do Acordo de Reconhecimento.

Art. 12. O Ministério do Trabalho e Previdência, por meio da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho, poderá rescindir o Acordo de Reconhecimento diante da constatação de uma das seguintes situações praticadas pela Organização Reconhecida:

I - descumprimento de qualquer dos requisitos previstos no art. 9º;
ou

II - inadimplemento de qualquer das obrigações decorrentes do Acordo de Reconhecimento.

§ 1º No caso do inciso II do caput, previamente ao processo de rescisão, a Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência deverá notificar a Organização Reconhecida, informando as irregularidades constatadas e solicitando as correções necessárias no prazo fixado.

§ 2º A rescisão do Acordo de Reconhecimento será precedida de processo administrativo instaurado pela Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, garantido o contraditório e a ampla defesa, e será divulgada no portal gov.br.

§ 3º A rescisão do Acordo de Reconhecimento implicará na perda, no prazo de cento e vinte dias, da validade dos certificados emitidos.

Art. 13. Os certificados em vigência regularmente emitidos pela Organização Reconhecida perderão automaticamente sua validade nas seguintes circunstâncias:

I - quando as inspeções de renovação não forem concluídas nos prazos especificados no parágrafo 2 da Norma A5.1.3 da CTM, 2006;

II - quando não forem endossados em conformidade com o disposto no parágrafo 2 da Norma A5.1.3 da CTM, 2006;

III - quando o navio trocar de bandeira;

IV - quando o armador deixar de assumir a responsabilidade pela operação do navio; e

V - quando mudanças substanciais forem feitas na estrutura ou nos equipamentos a que se refere o Título 3 da CTM, 2006.

CAPÍTULO II

DOS PROCEDIMENTOS PARA A CERTIFICAÇÃO INICIAL DE NAVIOS DE BANDEIRA BRASILEIRA

Art. 14. O processo de certificação de navios de bandeira brasileira

será iniciado com a solicitação, endereçada à Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, de emissão da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo - Parte I, com versões em português e inglês, nos termos do parágrafo 12 da Norma A5.1.3 da CTM, 2006, e cujo modelo do Anexo II.

§ 1º A solicitação a que se refere o caput deverá ser feita por meio de protocolo no SEI, devendo conter o endereço eletrônico do interessado.

§ 2º Na solicitação, deverá ser informado o nome do navio para o qual se deseja a certificação, seu número de registro na Organização Marítima Internacional - número IMO e sua arqueação bruta.

Art. 15. A Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência terá um prazo de dez dias úteis, contados do recebimento do processo pela Divisão de Inspeção do Trabalho Portuário e Aquaviário, para emitir a declaração de que trata o caput do art. 14 e encaminhá-la para o endereço eletrônico informado na solicitação.

Parágrafo único. O prazo previsto no caput poderá ser prorrogado

caso seja necessário o envio de documentação complementar por parte do administrado.

Art. 16. De posse desta declaração, o armador deverá elaborar a correspondente Parte II da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo em português e inglês, na forma do modelo do Anexo III, onde deverá identificar as medidas tomadas para assegurar a conformidade permanente do navio em relação aos requisitos estipulados na Parte I, além de outras que venha adotar com vistas à efetiva implementação da CTM, 2006.

Art. 17. Elaborada a Parte II da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo, o armador deverá solicitar a uma organização reconhecida pelo Ministério do Trabalho e Previdência, por meio da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho, a inspeção inicial necessária à sua respectiva certificação e à emissão do correspondente Certificado de Trabalho Marítimo.

CAPÍTULO III

DOS REQUISITOS PARA A OPERAÇÃO DE SERVIÇOS DE RECRUTAMENTO E COLOCAÇÃO

Art. 18. Qualquer serviço de recrutamento e colocação de gente

do mar somente poderá operar no território nacional após estar devidamente certificado por organização que tenha firmado Acordo de Reconhecimento com o Ministério do Trabalho e Previdência, por meio da Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho, nos termos desta Portaria.

Art. 19. Os serviços de recrutamento e colocação deverão cumprir os requisitos da Norma A1.4 da CTM, 2006, da legislação nacional e das convenções e acordos coletivos de trabalho relativos ao recrutamento e colocação de trabalhadores, garantindo que a gente do mar não se submeta, de forma alguma, a:

I - qualquer prática discriminatória que venha impedir ou obstar seu recrutamento, colocação ou contratação, ou mesmo prejudicar sua relação de trabalho; e

II - exigência de qualquer pagamento, direto ou indireto, de taxas ou outros encargos relativos ao seu recrutamento e colocação, ou à sua contratação.

Parágrafo único. As despesas com emissão de vistos de viagem caberão ao tomador de serviços responsável pela contratação da gente do mar.

Art. 20. Os serviços de recrutamento e colocação de gente do mar em operação no território nacional deverão:

I - manter registro completo e atualizado das informações profissionais relativas à gente do mar abrangida pelo seu sistema de recrutamento e colocação, observada a Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018;

II - manter registro atualizado dos navios para os quais forneça ou tenha fornecido, nos últimos cinco anos, mão de obra da gente do mar;

III - certificar-se de que a gente do mar seja informada de seus direitos e deveres previstos no acordo ou convenção coletiva e contrato de trabalho, antes ou no decorrer do processo de contratação;

IV - permitir que a gente do mar examine seus contratos de trabalho antes da assinatura e receba uma cópia do respectivo contrato;

V - certificar-se que os contratos de trabalho estejam em conformidade com a legislação e com os acordos e convenções coletivas de trabalho aplicáveis;

VI - examinar e responder a eventuais queixas sobre suas atividades e informar à Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria

de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência sobre toda queixa não resolvida, por meio do SEI; e

VII - estabelecer um sistema de proteção, por meio de seguro ou outra medida equivalente apropriada, a fim de compensar a gente do mar por perdas financeiras que porventura incorrerem devido ao não cumprimento da CTM, 2006, do contrato de trabalho, ou do acordo ou convenção coletiva de trabalho por parte do tomador de serviços responsável por sua contratação.

Parágrafo único. Os registros mencionados nos incisos I e II do caput deverão permanecer à disposição da Inspeção do Trabalho.

Art. 21. Os serviços de recrutamento e colocação de gente do mar deverão desenvolver e manter práticas operacionais formalizadas, que atendam as seguintes condições:

I - possibilidade de a gente do mar ser contatada a qualquer momento, para situações extraordinárias;

II- meios gratuitos e efetivos de fornecimento de informação para familiares de gente do mar embarcada;

III- procedimentos para evitar quaisquer formas de exploração de gente do mar, relacionadas com a antecipação de salários ou outras

transações financeiras; e

IV - garantias de que a gente do mar seja informada de modo detalhado sobre todas as atividades para o qual está sendo contratada e das normas internas do tomador de serviços responsável por sua contratação.

CAPÍTULO IV

DO SISTEMA DE TRAMITAÇÃO DE QUEIXAS A BORDO

Art. 22. Todo navio que arvora a bandeira brasileira deverá adotar procedimentos a bordo para uma tramitação justa, eficaz e ágil de queixas da gente do mar relativas ao não cumprimento das disposições contidas na CTM, 2006.

Art. 23. O armador deverá fornecer à gente do mar, juntamente com a cópia do contrato de trabalho, uma cópia do procedimento adotado para tramitação de queixas a bordo.

Art. 24. Todo navio deverá manter a bordo um registro das queixas recebidas, bem como das medidas tomadas em relação a cada uma.

§ 1º O registro de que trata o caput poderá ser mantido em meio físico ou eletrônico.

§ 2º Deverá ser fornecida ao reclamante uma cópia da queixa

registrada.

Art. 25. O procedimento de queixas a bordo deverá observar, no mínimo, o seguinte:

- I - estabelecer um prazo máximo para o tratamento das queixas;
- II - as queixas devem ser dirigidas, preferencialmente, ao chefe da seção a que pertencer a gente do mar;
- III - a designação de uma pessoa a bordo do navio que poderá orientar a gente do mar em suas queixas, em caráter confidencial e de forma imparcial;
- IV - caso a queixa não seja tratada no prazo estabelecido, o reclamante poderá encaminhá-la diretamente ao comandante do navio;
- V - o reclamante terá o direito, em todas as etapas do procedimento, de ser acompanhado ou representado por outro marítimo de sua escolha;
- VI - caso a queixa não seja resolvida a bordo no prazo de que trata o inciso I, o armador em terra deverá ser comunicado, com o propósito de encontrar uma solução;
- VII - todas as etapas referentes ao trâmite de uma queixa deverão

constar no registro de queixas; e

VIII - a divulgação dos canais oficiais de contato com o Ministério do Trabalho e Previdência.

§ 1º Fica ressalvada a possibilidade de a gente do mar efetuar queixas diretamente ao comandante, ao armador, à sua entidade representativa, à Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, às unidades descentralizadas da Inspeção do Trabalho ou às autoridades do Estado do porto.

§ 2º Os procedimentos para tramitação de queixas a bordo poderão ser estabelecidos por convenções ou acordos coletivos de Trabalho.

Art. 26. É vedada qualquer prática discriminatória ou de assédio da gente do mar em função da apresentação de queixas.

Parágrafo único. O procedimento de que trata o art. 25 deverá incluir salvaguardas contra a possibilidade de que a gente do mar sofra qualquer prática discriminatória que venha a limitar ou prejudicar sua relação de trabalho, em decorrência de ter efetuado alguma queixa.

Art. 27. O registro de queixas a bordo deverá ser mantido à

disposição da Inspeção do Trabalho.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 28. A Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência divulgará em seu sítio eletrônico a relação atualizada das organizações reconhecidas, bem como dos serviços de recrutamento e colocação de gente do mar certificados.

Art. 29. Compete à Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência dirimir as dúvidas e eventuais controvérsias em relação à aplicação do disposto nesta Portaria.

Art. 30. Ficam prorrogados por cento e oitenta dias, a partir da publicação desta Portaria, os prazos previstos no art. 2º da Portaria MTP nº 994, de 23 de dezembro de 2021.

Art. 31. Revoga-se a Portaria MTP nº 994, de 23 de dezembro de 2021, em 1º de julho de 2023.

Art. 32. Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

ANEXO I

ACORDO DE RECONHECIMENTO FIRMADO ENTRE O MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA E (ORGANIZAÇÃO RECONHECIDA - OR)

O presente Acordo é celebrado em consonância com o estabelecido na Portaria XXX do Ministério do Trabalho e Previdência que regulamenta disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, entre a UNIÃO, neste Ato representada pelo Subsecretário de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, e (ORGANIZAÇÃO RECONHECIDA, CNPJ, endereço), neste ato representada pelo(a) Sr.(a) (Nome e Qualificação integral do(a) representante legal da OR), doravante denominada ORGANIZAÇÃO RECONHECIDA - OR, com o objetivo de autorizar esta OR a atuar nos limites deste Acordo.

1. PROPÓSITO

1.1 O propósito deste Acordo é autorizar a empresa (ORGANIZAÇÃO RECONHECIDA) a atuar na certificação

de navios de bandeira brasileira e de serviços de recrutamento e colocação de gente do mar estabelecidas em território brasileiro, conforme dispõe a Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, da Organização Internacional do Trabalho - OIT, promulgada pelo Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021.

1.2 O reconhecimento compreende a prestação de serviços, doravante denominados SERVIÇOS, relativos à realização de análise documental e inspeções a bordo, bem como a respectiva emissão de certificados, seu endosso ou prorrogação, e de relatórios ou qualquer outro documento, atestando que as condições de trabalho e de vida da gente do mar no navio foram inspecionadas e satisfazem as exigências da CTM, 2006, da legislação nacional e dos instrumentos coletivos de trabalho aplicáveis. As condições em que os SERVIÇOS deverão ser prestados estão estabelecidas a seguir.

2. CONDIÇÕES GERAIS DE EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS AUTORIZADOS

2.1 Os SERVIÇOS deverão ser efetuados conforme o estabelecido na CTM, 2006, em cotejo com as disposições legais e regulamentares previstas no ordenamento jurídico brasileiro, e com os instrumentos

coletivos de trabalho vigentes.

2.2 Os SERVIÇOS deverão ser conduzidos por representantes da OR.

2.3 Os SERVIÇOS previstos neste Acordo deverão ser realizados de forma tempestiva e satisfatória.

2.4. A OR está autorizada, nos termos do presente Acordo, a:

a) analisar documentos, inspecionar quaisquer instalações a bordo e entrevistar trabalhadores, quando necessários para comprovar o cumprimento dos requisitos estabelecidos na CTM, 2006;

b) analisar quaisquer documentos dos serviços de recrutamento e colocação da gente do mar, quando necessários para comprovar o cumprimento dos requisitos estabelecidos na CTM, 2006;

c) emitir, endossar ou prorrogar os certificados a que se refere o art. 5º da Portaria XXX do MTP que regulamenta disposições da CTM 2006, atestando que as condições de vida e trabalho a bordo da gente do mar, bem como as condições relativas ao seu recrutamento e colocação, quando realizados por serviços em operação no Brasil, satisfazem os princípios e direitos previstos na CTM, 2006;

d) exigir a realização de avaliações, testes ou ações corretivas quando verificar deficiências nas condições de vida e trabalho a bordo da gente do mar, a fim de comprovar o cumprimento dos requisitos estabelecidos na CTM, 2006;

e) exigir a realização de ações corretivas quando verificar deficiências nas ações e métodos operacionais dos serviços de recrutamento e colocação da gente do mar, a fim de comprovar o cumprimento dos requisitos estabelecidos na CTM, 2006, na legislação nacional correspondente e nos instrumentos coletivos de trabalho aplicáveis; e

f) cancelar a validade de um certificado, se comprovadamente a entidade certificada deixou de cumprir e de tomar qualquer medida corretiva em relação aos requisitos estabelecidos na CTM, 2006, na legislação nacional correspondente e nos instrumentos coletivos de trabalho aplicáveis.

3. DA EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS AUTORIZADOS

3.1 A OR deverá, durante a vigência deste Acordo:

a) manter atualizada junto à Subsecretaria de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência

- SIT toda a documentação relativa a seus atos constitutivos, regulamentos internos, estrutura, incluindo escritórios e agências localizadas fora de sua sede, e relação de seu pessoal administrativo e técnico, com as respectivas funções;

b) emitir os certificados, endossos, relatórios de inspeções e demais documentos relacionados à CTM, 2006 em português e em inglês, sendo que os certificados e endossos deverão ser emitidos em território brasileiro e ser assinados por brasileiros, habilitados e residentes no Brasil;

c) manter os registros dos SERVIÇOS por ela prestados, no âmbito deste Acordo, em arquivos disponibilizados à SIT;

d) manter atualizados os conhecimentos teóricos e práticos de seus inspetores, no que se refere às disposições da CTM, 2006, à legislação nacional correspondente e aos instrumentos coletivos de trabalho aplicáveis.

e) disponibilizar o acesso à Inspeção do Trabalho a seus sistemas corporativos de controle de inspeções e emissão de certificados;

f) disponibilizar à SIT, até o dia 10 (dez) de cada mês, relação com os certificados, relatórios e demais documentos emitidos no

mês anterior, por navio ou serviço de recrutamento e colocação de gente do mar;

g) comunicar à SIT, em até 24 (vinte e quatro) horas, o cancelamento de qualquer certificado, endosso ou outro documento emitido em decorrência deste Acordo, informando os motivos para tal procedimento;

h) informar o cancelamento da validade de qualquer certificado, quando o navio se encontrar no exterior, à Autoridade de Controle pelo Estado do Porto - Port State Control; e

i) fornecer à SIT, sempre que solicitadas, as informações necessárias à efetiva implementação e controle da aplicação da CTM, 2006 no Brasil.

4. SUPERVISÃO DA AUTORIZAÇÃO

4.1 A SIT poderá efetuar auditorias na OR com o objetivo de verificar sua conformidade com os procedimentos e requisitos necessários à execução dos SERVIÇOS previstos neste Acordo.

5. REMUNERAÇÃO

5.1 A remuneração dos SERVIÇOS realizados pela OR caberá à organização que tiver solicitado seus serviços, mediante previsão

em contrato firmado entre a OR e a organização contratante.

6. DISPOSIÇÕES FINAIS

6.1 Este Acordo poderá ser rescindido por interesse de qualquer uma das partes, 6 (seis) meses após notificação por escrito da parte interessada na rescisão.

6.2 O MTP, por meio da SIT poderá rescindir este Acordo caso ele seja inadimplido pela OR, mediante instauração do devido processo administrativo.

6.3 Qualquer termo aditivo a este Acordo ou aos seus anexos somente será tornado efetivo após a concordância por escrito de ambas as partes.

7. VIGÊNCIA E VALIDADE

7.1 Este Acordo entra em vigor em ___ / ___ / ___, e possui validade até ___ / ___ / ___.

8. FORO DE DISCUSSÃO

8.1 Este Acordo é regido pela legislação brasileira. Eventuais conflitos existentes, oriundos de divergências em sua execução, deverão ser dirimidos na Justiça Federal da Comarca do domicílio da OR.

Em fé do acordado, os abaixo assinados devidamente autorizados pelas partes, assinam o presente

Acordo em ___ / ___ / _____

Organização reconhecida/SIT

ANEXO II

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO PARTE I

(A presente Declaração deverá estar anexa ao Certificado de Trabalho Marítimo do navio)

Expedida sob a autoridade de: **MINISTÉRIO DO TRABALHO E PREVIDÊNCIA**

A respeito das disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, o navio abaixo indicado se mantém em conformidade com a Norma A5.1.3 da Convenção:

		Arqueação
Nome do navio	Número IMO	bruta

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente antes mencionada, que:

a) as disposições da Convenção sobre o Trabalho Marítimo estão integralmente incorporadas nos requisitos nacionais listados abaixo;

b) estes requisitos estão contidos na legislação nacional a que se faz referência abaixo; explicações sobre o conteúdo desses requisitos serão fornecidas, quando necessário, observando-se que a legislação brasileira reconhece a prevalência dos acordos e convenções coletivas de trabalho sobre a legislação, ressalvadas as disposições contidas no art. 611-B da Consolidação das Leis Trabalhistas;

c) os detalhes de toda disposição de equivalência substancial adotada em virtude dos parágrafos 3º e 4º do artigo VI são indicados

depois dos dispositivos nacionais correspondentes listados a seguir;

d) toda isenção concedida pelo Ministério do Trabalho e Previdência conforme o Título 3 da Convenção será indicada em seção própria;

e

e) também se faz referência a todo requisito previsto na legislação nacional para uma categoria específica de navios.

1. Idade mínima (Regra 1.1):

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

- A idade mínima para o trabalho a bordo de navios brasileiros é de 18 (dezoito) anos, devendo ser observadas as disposições constantes da Seção II das Normas da Autoridade Marítima para Aquaviários - NORMAM-13/DPC.

2. Atestados médicos (Regra 1.2):

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

- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 168 - Exame médico.

- Norma Regulamentadora nº 30 - NR 30

- É obrigatória a realização dos exames médicos admissional, periódico, de retorno ao trabalho, de mudança de função e demissional, em conformidade com os padrões mínimos estabelecidos na Norma Regulamentadora nº 30.

3. Qualificações da gente do mar (Regra 1.3):

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

- Normas da Autoridade Marítima para o Ensino Profissional Marítimo de Aquaviários - NORMAM-30/DPC.

4. Acordos de emprego da gente do mar (Regra 2.1):

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

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho, com versões em português e inglês.

- Todo contrato de trabalho deverá ser celebrado na forma escrita, observando-se as disposições do parágrafo 4º da Norma A.2.1, em português e possuir modelo em inglês.

- Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 - Art. 7º, parágrafo único.

- Lei nº 12.506, de 11 de outubro de 2011 - Aviso Prévio.

5. Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado (Regra 1.4):

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

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

- Capítulo III da Portaria XXX do Ministério do Trabalho e Previdência, que regulamenta disposições da CTM, 2006.

- Caso o armador venha a utilizar serviços de recrutamento e colocação de gente do mar, somente poderá fazê-lo com aqueles que estejam certificados por organização que tenha firmado Acordo de Reconhecimento com o Ministério do Trabalho e Previdência.

6. Horas de trabalho e de descanso (Regra 2.3):

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

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

- Disposições dos Parágrafos 10, 11 e 12 da Norma A2.3.

- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigos 66 - Período mínimo de descanso entre duas jornadas de trabalho.
- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 67 - Descanso semanal de 24 (vinte e quatro) horas consecutivas.
- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 71 - Intervalo mínimo na jornada de trabalho para repouso ou alimentação .
- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigos 248 a 250 - Jornada de trabalho de tripulante.

7. Níveis de tripulação do navio (Regra 2.7):

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

- Tripulação mínima - Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto - NORMAM-01/DPC, Capítulo 1.
- Tripulação adicional (quando existente) - Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

8. Alojamento (Regra 3.1):

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha alojamento decente

a bordo.

- Norma Regulamentadora nº 30 - NR 30.
- Resolução ANVISA RDC-72, de 29 de dezembro de 2009 - Capítulo IV, Seção III.
- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

9. Serviços de lazer a bordo (Regra 3.1):

Finalidade: Assegurar que a gente do mar tenha instalações de lazer a bordo.

- Norma Regulamentadora nº 30 - NR 30
- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

10. Alimentação e serviço de mesa (Regra 3.2):

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

- Norma Regulamentadora nº 30 - NR 30.
- Resolução ANVISA RDC-72, de 29 de dezembro de 2009 - Capítulo IV, Seções I e IV.
- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (Regra 4.3):

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

- Norma Regulamentadora nº 30 - NR 30.
- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

12. Assistência médica a bordo (Regra 4.1):

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

- Norma Regulamentadora nº 30 - NR 30.
- Normas da Autoridade Marítima para Embarcações Empregadas na Navegação em Mar Aberto - NORMAM-01/DPC, Capítulo 4, Seção V.
- Resolução ANVISA RDC-72, de 29 de dezembro de 2009 - Capítulo IV, Seção II.
- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

13. Procedimentos de tramitação de queixas a bordo (Regra 5.1.5):

Finalidade: Assegurar que todo navio que arvoira a bandeira brasileira adote procedimentos a bordo para a tramitação justa,

eficaz e ágil de queixas da gente do mar.

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.
- Capítulo IV da Portaria XXX do Ministério do Trabalho e Previdência, que regulamenta disposições da CTM, 2006.

14. Pagamento dos salários (Regra 2.2):

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

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.
- Constituição Federal de 1988 - Art. 7º, inciso XVII - Terço adicional na remuneração de férias.
- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 59 - Limites e remuneração da jornada extraordinária.
- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 73 - Remuneração do trabalho noturno.
- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigos 142 a 145 - Remuneração e abono de férias, e prazo para seu pagamento.
- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigos 457 a 464 - Composição, forma e prazo de pagamento de salários.

- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 477, §§ 6º e 8º - Prazo de quitação de verbas devidas na rescisão do contrato de trabalho e penalização por seu descumprimento.
- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigos 479 e 481 - Indenizações devidas em rescisão antecipada de contratos a termo.
- Consolidação das Leis do Trabalho - Artigo 484-A - Verbas rescisórias devidas na extinção do contrato de trabalho por acordo entre empregado e empregador.
- Lei nº 4.749, de 12 de agosto de 1965 - 13º Salário.
- Lei nº 12.506, de 11 de outubro de 2011 - Aviso Prévio.
- Lei nº 8.212, de 24 de julho de 1991 - Art. 32, inciso I - Folha de pagamento.
- Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990 - Artigos 15, 17-A e 18 - Contribuição do empregador ao FGTS.

15. Garantia financeira para casos de repatriação (Regra 2.5):

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

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.

- Regra 2.5, parágrafos 1 e 2.
- Norma A2.5.1, parágrafos 1 e 3.
- Norma A2.5.2, parágrafos 2, 5, 6, 7, 9, 10 e 11.

16. Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador (Regra 4.2):

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

- Convenções e Acordos Coletivos de Trabalho.
- Lei 8.212, de 24 de julho de 1991 - Art. 20, art. 22, incisos I e II, e art. 23, incisos I e II - Contribuições devidas à Seguridade Social.
- Norma A4.2.1, parágrafos 1, 3, 7, 9, 10, 11, 12, 13 e 14.

Nome:

Cargo:

Assinatura:

Local: Data:

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

EQUIVALÊNCIAS SUBSTANCIAIS

Não se aplica nenhuma disposição de equivalência substancial.

Nome:

Cargo:

Assinatura:

Local: Data:

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

EXCEÇÕES CONFORME O TÍTULO 3

Conforme o previsto no Título 3 da Convenção, são indicadas as seguintes exceções permitidas pelo Ministério do Trabalho e Previdência:

- Para os navios construídos até 07 de maio de 2021, aplicam-se a Convenção 92 - Alojamento da Tripulação a Bordo e a Convenção 133 - Alojamento a Bordo de Navios.

Nome:

Cargo:

Assinatura:

Local: Data:

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

DECLARATION OF MARITIME LABOUR

COMPLIANCE PART I

(This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, represented by MINISTRY OF LABOUR AND SOCIAL SECURITY

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

(a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;

(b) these national requirements are contained in the national

provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

(c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided under the corresponding national requirement listed below;

(d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Convention Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and

(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1)

Purpose: To ensure that no under-age persons work on a ship.

- The minimum age to work on board Brazilian flagged ships is 18 (eighteen) years old, and the provisions contained in Section II of the Brazilian Maritime Authority Regulations for Seafarers - NORMAM 13 must be observed.

2. Medical certification (Regulation 1.2)

Purpose: To ensure that all seafarers are medically fit to perform their duties at sea.

- Consolidated Labour Laws - Article 168 - Medical exam.
- Brazilian Regulatory Standard 30 - NR 30
- It is mandatory to carry out admission, periodic, return to work, change of function and dismissal medical exams, in accordance with the minimum standards established in Brazilian Regulatory Standard 30 - NR 30.

3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)

Purpose: To ensure that seafarers are trained or qualified to carry out their duties on board ship.

- Regulations of the Maritime Authority for the Professional Maritime Teaching of Seafarers - NORMAM 30.

4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement.

- Collective Bargaining Agreements, with versions in Portuguese and English.
- Every employment contract must be signed in writing, observing the provisions of paragraph 4 of A.2.1, and have versions in Portuguese and English.

- Law 9,537, of December 11, 1997 - Article 7, single paragraph.
- Law 12,506, of October 11, 2011 - Prior Notice.

5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)

Purpose: To ensure that seafarers have access to an efficient and well-regulated seafarer recruitment and placement system.

- Collective Bargaining Agreements.
- Chapter III of the Ordinance XXX of the Ministry of Labour and Social Security, which regulates provisions of the MLC, 2006.
- If the shipowner uses services for the recruitment and placement of seafarers, they will only be able to do so with those recognized organization which has signed a Recognition Agreement with the Ministry of Labour and Social Security.

6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)

Purpose: To ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest.

- Collective Bargaining Agreements.
- Provisions of Paragraphs 10, 11 and 12 of Standard A2.3.

- Consolidated Labour Laws - Article 66 - Minimum rest period between two working days.
- Consolidated Labour Laws - Article 67 - Weekly rest period of twenty-four (24) consecutive hours.
- Consolidated Labour Laws - Article 71 - Minimum break in the working day for rest or food.
- Consolidated Labour Laws - Articles 248, 249, and 250 - Seafarer's daily working day.

7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)

Purpose: To ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship.

- Minimum crew - Brazilian Maritime Authority Regulations for Vessels Used in Open Sea Navigation - NORMAM 01, Chapter 1.
- Additional crew - Collective Bargaining Agreements.

8. Accommodation (Regulation 3.1)

Purpose: To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board.

- Brazilian Regulatory Standard 30 - NR 30.
- ANVISA Resolution RDC 72, of December 29, 2009 - Chapter IV, Section III.
- Collective Bargaining Agreements.

9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1))

Purpose: To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board.

- Brazilian Regulatory Standard 30 - NR 30
- Collective Bargaining Agreements.

10. Food and catering (Regulation 3.2)

Purpose: To ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions.

- Brazilian Regulatory Standard 30 - NR 30.
- ANVISA Resolution RDC 72, of December 29, 2009 - Chapter IV, Sections I and IV.
- Collective Bargaining Agreements.

11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)

Purpose: To ensure that seafarers' work environment on board

ships promotes occupational safety and health.

- Brazilian Regulatory Standard 30 - NR 30.
- Collective Bargaining Agreements.

12. On-board medical care (Regulation 4.1)

Purpose: To protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore.

- Brazilian Regulatory Standard 30 - NR 30.
- Regulations of the Maritime Authority for Vessels Used in Open Sea Navigation - NORMAM 01, Chapter 4, Section V.
- ANVISA Resolution RDC 72, of December 29, 2009 - Chapter IV, Section II.
- Collective Bargaining Agreements.

13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)

Purpose: To ensure that every Brazilian flagged ship adopts onboard procedures for the fair, efficient and agile processing of complaints from seafarers.

- Collective Bargaining Agreements.
- Chapter IV of the Ordinance XXX of the Ministry of Labour and

Social Security, which regulates provisions of the MLC, 2006.

14. Payment of wages (Regulation 2.2)

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

- Collective Bargaining Agreements.
- Federal Constitution of 1988 - Article 7, item XVII - Additional third in vacation pay.
- Consolidated Labour Laws - Article 59 - Limits and remuneration for overtime work.
- Consolidated Labour Laws - Article 73 - Night work remuneration.
- Consolidated Labour Laws - Articles 142 to 145 - Remuneration and vacation bonus, and the deadline for their payment.
- Consolidated Labour Laws - Articles 457 to 464 - Composition, form and term of payment of wages.
- Consolidated Labour Laws - Article 477, paragraphs 6th and 8th
- Deadline for payment of amounts due upon termination of the employment contract and penalty for non-compliance.
- Consolidated Labour Laws - Articles 479 and 481 - Indemnities due on early termination of fixed-term contracts.

- Consolidated Labour Laws - Article 484-A - Severance payments due upon termination of the employment contract by agreement between employee and employer.
- Law 4,749, of August 12, 1965 - 13th Salary.
- Law 12,506, of October 11, 2011 - Prior Notice.
- Law 8,212, of July 24, 1991 - Article 32, Item I - Payroll.
- Law 8,036, of May 11, 1990 - Article 15, Article 17-A and Article 18 - Employer contribution to FGTS.

15. Financial security for repatriation (Regulation 2.5)

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home.

- Regulation 2.5, paragraphs 1 and 2.
- Standard A2.5.1, paragraphs 1 and 3.
- Standard A2.5.2, paragraphs 2, 5, 6, 7, 9, 10, and 11.

16. Financial security relating to shipowners' liability (Regulation 4.2)

Purpose: To ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment.

- Law 8,212, of July 24, 1991 - Article 20, Article 22, Items I and II, and Article 23, Items I e II - Contributions due to Social Security.

- Standard A4.2.1, paragraphs 1, 3, 7, 9, 10, 11, 12, 13, and 14.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

SUBSTANTIAL EQUIVALENCIES

No equivalency has been granted.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

EXEMPTIONS

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

- For ships built before May 7, 2021, Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133) apply.

Name:

Title:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANEXO III

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO PARTE II

Medidas adotadas para assegurar o cumprimento contínuo entre

as inspeções

O armador, cujo nome figura no Certificado de trabalho Marítimo ao qual se anexa a presente Declaração, adotou as seguintes medidas para assegurar o cumprimento contínuo das disposições da Convenção entre as inspeções:

(Indique a continuação das medidas adotadas para assegurar o cumprimento de cada um dos pontos que figuram na parte I)

1. Idade mínima (regra 1.1)
..... ()

2. Atestados médicos (regra 1.2)
..... ()

3. Qualificações da gente do mar (Regra 1.3)
..... ()

4. Acordos de emprego da gente do mar (Regra 2.1).....
..... ()

5. Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado (Regra 1.4)
..... ()

6. Horas de trabalho e horas de descanso (Regra 2.3)

..... ()

7. Níveis de tripulação do navio (Regra 2.7)
..... ()

8. Alojamento (Regra 3.1)
..... ()

9. Serviços de lazer a bordo (Regra 3.1)
..... ()

10. Alimentação e serviço de mesa (Regra 3.2)
.....()

11. Saúde e segurança e prevenção de acidentes (Regra 4.3)
.....()

12. Assistência médica a bordo (Regra 4.1)
..... ()

13. Procedimentos de tramitação de queixas a bordo (Regra 5.1.5)
..... ..()

14. Pagamento dos salários (Regra 2.2)
..... ()

15. Garantia financeira para casos de repatriação (Regra 2.5)
.....()

16. Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador
(Regra 4.2) ..()

Pela presente certifico que as medidas acima mencionadas foram formuladas para garantir o cumprimento contínuo entre as inspeções, dos requisitos listados na parte I.

Nome do armador [1]:

Endereço da empresa:

Nome do signatário autorizado:

Cargo:

Assinatura:

Local: Data:

(Selo ou carimbo do armador)

As medidas antes mencionadas foram revisadas por (inserir o nome da autoridade competente ou organização devidamente reconhecida) e, depois de haver inspecionado o navio, foi considerado que satisfazem os objetivos estabelecidos na alínea b) do parágrafo 10 da norma A5.1.3, em relação às medidas destinadas a assegurar o cumprimento inicial e contínuo dos requisitos estipulados na parte I da presente Declaração.

Nome:

Cargo:

Endereço:

Assinatura:

Local: Data:

(Selo ou carimbo da autoridade ou OR, se for o caso)

[1] O termo armador designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade da exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente se outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1, alínea j), da Convenção.

DECLARATION OF MARITIME LABOUR

COMPLIANCE PART II

Measures adopted to ensure ongoing compliance between

inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1)
..... ()
2. Medical certification (Regulation 1.2)
..... ()
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
..... ()
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
..... ()
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
.....()
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)
..... ()

7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
..... ()
8. Accommodation (Regulation 3.1)
..... ()
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
..... ()
10. Food and catering (Regulation 3.2)
..... ()
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
..... ()
12. On-board medical care (Regulation 4.1)
..... ()
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
..... ()
14. Payment of wages (Regulation 2.2)
..... ()
15. Financial security for repatriation (Regulation 2.5)
..... ()
16. Financial security relating to shipowners' liability (Regulation

4.2) ()

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner[1]:

Company address:

Name of the authorized signatory:

Title:

Signature of the authorized signatory:

Date:

(Stamp or seal of the shipowner)

The above measures have been reviewed by (insert name of competent authority or duly recognized organization) and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name:

Title:

Address:

Signature:

Place:

Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

[1] Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

ANEXO IV

CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO

(Ao presente Certificado deverá juntar-se uma Declaração de

Conformidade do Trabalho Marítimo)

Expedido conforme as disposições do artigo V e do Título 5 da
Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006

(a seguir, “a Convenção”) em virtude da autoridade do Governo
de: REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Por:

(designação completa e endereço da autoridade competente ou
organização reconhecida devidamente autorizada em virtude das
disposições da Convenção).

Dados do navio

Nome do navio:

Letras ou números distintivos: Porto de registro:

Data em que se registrou o navio:

Arqueação bruta[1]:

Número IMO:

Tipo de navio:

Nome e endereço do armador[2]:

Certifica-se que:

1. Este navio foi inspecionado e teve verificada sua conformidade com os requisitos da Convenção e com as disposições da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo em anexo.

2. As condições de trabalho e vida a bordo da gente do mar especificadas no anexo A5-I da Convenção foram consideradas correspondentes às disposições nacionais do país acima indicado, pelo meio das quais se aplica a Convenção. Na Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo, parte I, consta um resumo destas disposições nacionais.

O presente Certificado é válido até, salvo inspeções que se efetuem conforme as Normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

Este Certificado só é válido quando em anexo com a Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo expedida em (local) na data de

Data de finalização da inspeção em que se baseia o presente Certificado:

Expedido em na data de

(Assinatura do funcionário devidamente habilitado que expede o Certificado)

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

[1] A arqueação bruta para os navios aos quais se aplica o sistema provisório de medição de arqueação bruta adotado pela OMI será a que figura na coluna “OBSERVAÇÕES” do Certificado Internacional de Arqueação (1969). Ver artigo II, parágrafo 1, alínea c), da Convenção.

[2] O termo armador designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade de exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente de que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1º, alínea j), da Convenção.

MARITIME LABOUR CERTIFICATE

(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as “the Convention”) under the authority of the Government of: REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

by.....

(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention).

Particulars of the ship

Name of ship:

Distinctive number or letters:

Port of registry:

Date of registry:

Gross tonnage [1]:

IMO number:

Type of ship:

Name and address of the shipowner [2]:

This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at on is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was

Issued at..... on

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

[1] For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in

the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

[2] Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

ANEXO V

ENDOSSO DO CERTIFICADO DA INSPEÇÃO INTERMEDIÁRIA OBRIGATÓRIA E, SE NECESSÁRIO, DE OUTRAS INSPEÇÕES ADICIONAIS

Certifica-se que o navio foi inspecionado conforme as Normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção e verificou-se que as condições de trabalho e vida da gente do mar que se especificam no anexo A5.I da Convenção se ajustam às disposições nacionais do país acima

indicado e pelas quais se aplica a Convenção.

Inspeção intermediária: se efetuará entre o segundo e o terceiro ano a partir da data de expedição do certificado

(Assinatura do funcionário habilitado)

Local:..... Data:

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

ENDORSEMENTS FOR MANDATORY INTERMEDIATE INSPECTION AND, IF REQUIRED, ANY ADDITIONAL INSPECTION

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Intermediate inspection: (to be completed between the second and third anniversary dates)

(Signature of authorized official)

Place:.....Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANEXO VI

ENDOSSOS ADICIONAIS (caso necessário)

Certifica-se que o navio foi objeto de uma inspeção adicional com a finalidade de verificar se o navio continua cumprindo com as disposições nacionais pelas quais se aplica a Convenção, conforme previsto no parágrafo 3 da Norma A3.1 da Convenção (nova matrícula do navio ou modificação importante de alojamento) ou por outros motivos.

Inspeção adicional (caso necessária):.....

(Assinatura do funcionário habilitado)

Local:..... Data:

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Inspeção adicional (caso necessária):.....

(Assinatura do funcionário habilitado)

Local:Data:

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

Inspeção adicional (caso necessária):.....

(Assinatura do funcionário habilitado)

Local: Data:

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

ADDITIONAL ENDORSEMENTS (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection(if required):

(Signature of authorized official)

Place:.....Date:.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection(if required):....

(Signature of authorized official)

Place:.....Date:.....

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection(if required):.....

(Signature of authorized official)

Place:..... Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANEXO VII

PRORROGAÇÃO DO CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO, APÓS A REALIZAÇÃO DA INSPEÇÃO DE RENOVAÇÃO (caso necessário)

Certifica-se que o navio foi submetido a uma inspeção de renovação e que continua a cumprir a legislação e regulamentos nacionais ou outras medidas que implementam os requisitos desta Convenção. Conseqüentemente, o presente certificado é prorrogado, de acordo com o disposto no parágrafo 4 da norma A5.1.3, até (não superior a cinco meses, contados da data de expiração do certificado

em vigor), a fim de permitir a emissão e disponibilização a bordo do novo certificado.

Data de conclusão da inspeção de renovação na qual esta prorrogação é estabelecida:...

(Assinatura do funcionário habilitado)

Local:Data:

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

EXTENSION AFTER RENEWAL

INSPECTION (if required)

This is to certify that, following a renewal inspection, the ship was found to continue to be in compliance with national laws and regulations or other measures implementing the requirements of this Convention, and that the present certificate is hereby extended, in accordance with paragraph 4 of Standard A5.1.3, until (not more than five months after the expiry date of the existing certificate) to allow for the new certificate to be issued to and made available on board the ship.

Completion date of the renewal inspection on which this extension

is based was:

(Signature of authorized official)

Place:.....Date:

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

ANEXO VIII

CERTIFICADO PROVISÓRIO DE TRABALHO MARÍTIMO

Expedido conforme as disposições do artigo V e do Título 5 da Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006 (a seguir, “a Convenção”) em virtude da autoridade do Governo de:
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

Por:

(designação completa e endereço da autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada em virtude das disposições da Convenção)

Dados do navio

Nome do navio:

Letras ou números distintivos:

Porto de registro:

Data em que se registrou o navio:

Arqueação bruta [1]:

Número IMO:.....

Tipo de navio:.....

Nome e endereço do armador [2]:

Certifica-se que, para efeitos do parágrafo 7 da Norma A5.1.3 da Convenção:

a) este navio foi inspecionado a respeito das matérias que figuram no anexo A5.I da Convenção, tendo em conta a verificação dos aspectos assinalados nas alíneas “b”, “c” e “d”;

b) o armador demonstrou para a autoridade competente ou organização reconhecida que o navio conta com procedimentos adequados para cumprir o disposto na Convenção;

c) o capitão conhece as disposições da Convenção e as responsabilidades da sua aplicação, e

d) foram apresentadas informações pertinentes à autoridade

competente ou a organização reconhecida para a expedição de uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo.

O presente Certificado é válido até, salvo inspeções que se efetuem conforme as Normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

Data de finalização da inspeção mencionada na alínea “a” acima:
.....

Expedido em..... na data de

(Assinatura do funcionário habilitado que expede o Certificado)

(Selo ou carimbo da autoridade expedidora, conforme o caso)

[1] A arqueação bruta para os navios aos quais se aplica o sistema provisório de medição de arqueação bruta adotado pela OMI será a que figura na coluna “OBSERVAÇÕES” do Certificado Internacional de Arqueação (1969). Ver artigo II, parágrafo 1, alínea c), da Convenção.

[2] O termo armador designa o proprietário de um navio ou outra entidade ou pessoa, como pode ser o administrador, o agente ou o afretador a casco nu, que assumiu a responsabilidade de exploração do navio por conta do proprietário e que, ao fazê-lo, aceitou

cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem aos armadores em virtude da presente Convenção, independentemente de que outra entidade ou pessoa desempenhe alguns dos deveres ou responsabilidades em nome do armador. Ver artigo II, parágrafo 1º, alínea j), da Convenção.

INTERIM MARITIME LABOUR CERTIFICATE

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as “the Convention”) under the authority of the Government of: REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL by

(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship:.....Distinctive number or letters:.....

Port of registry:.....

Date of registry:.....

Gross tonnage [1]:.....

IMO number:.....

Type of ship:.....

Name and address of the shipowner [2]:

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:

(a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;

(b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;

(c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and

(d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

This Certificate is valid until subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was
.....

Issued at..... on

Signature of the duly authorized official issuing the interim
certificate:

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Este conteúdo não substitui o publicado na versão certificada.

PARCEIROS INCENTIVADORES DESTA OBRA



ZARO QUEIROZ

advocacia / consultoria jurídica