

**Inspeção
das condições
de trabalho
a bordo de navios**

Organização internacional do trabalho

**Inspeção
das condições de trabalho
a bordo de navios:
diretrizes concernentes a procedimentos**

BRASÍLIA
1994

Inspeção das condições de trabalho a bordo de navios

Copyright© (1994) Organização Internacional do Trabalho.

As publicações da Organização Internacional do Trabalho estão amparadas pelo Protocolo 2 da Convenção Universal de Direitos Autorais. Permite-se, todavia, a reprodução de breves extratos, desde que citada a fonte. Para direitos de reprodução ou tradução, dirigir-se ao Setor de Publicações (Direitos e Licenças), Organização Internacional do Trabalho, CH-1211, Genebra 22, Suíça. Essas solicitações são bem-vindas.

Inspeção das Condições de Trabalho a Bordo de Navios: Diretrizes Concernentes a procedimentos

ISBN 92-2-807096-X

Títulos originais:

Inspection of labour conditions on board ship: Guide-lines for procedures

ISBN 92-2-107096-4 - Genebra, 1990

Inspection des conditions de travail à bord des navires: directives concernant les procédures applicables

ISBN 92-2-207096-8 - Genebra, 1990

Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques: directrices sobre procedimientos

ISBN 92-2-307096-1, Genebra, Secretariado Internacional do Trabalho, 1990

Dados de catalogação da OIT

As designações nas publicações da OIT, todas segundo a praxe das Nações Unidas, e a apresentação de matéria nelas incluídas não significam, da parte da OIT, qualquer juízo com referência à situação legal de qualquer país ou território, ou de suas autoridades, ou à delimitação de suas fronteiras.

A responsabilidade por opiniões expressas em artigos assinados, estudos e outras contribuições recai exclusivamente sobre seus autores, e sua publicação não constitui endosso da OIT às opiniões ali constantes.

As publicações da OIT podem ser obtidas no escritório para o Brasil: Setor de Embaixadas Norte, Lote 35 - 70.800-400 - Brasília DF - Brasil - Tel: (061) 225-8015, ou na Organização Internacional do Trabalho, CH-1211, Genebra 22, Suíça. Catálogo ou lista de novas publicações podem ser também enviadas a quem os solicitar.

Impressão: GRÁFICA E EDITORA POSITIVA LTDA.

Capa: Zélio Alves Pinto

Tradução do original em francês: Federação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Fluviais e Pescadores.

Revisão: Edilson Alkmim Cunha

1994

ÍNDICE

Apresentação	7
Introdução	9
Procedimentos recomendados para a inspeção de navios ...	15
Diretrizes para inspetores de navios	21
Idade mínima	25
Exame médico	27
Contratos de engajamento	31
Formação profissional	33
Certificados de habilitação dos oficiais	35
Alimentação e serviço de câmara	38
Alojamento da tripulação	40
Horas de trabalho e lotação	49
Prevenção de acidentes de trabalho	51
Assistência Jurídica e Financeira em caso de acidente ou doença	59
Repatriação	65
Liberdade sindical, proteção do direito sindical e negociação coletiva	67
 Anexos	
I: Disposições fundamentais da Convenção (147), sobre a marinha mercante (normas mínimas), de 1976	73
II: Disposições fundamentais da Recomendação (28), sobre a inspeção do trabalho (marítimo), de 1926	78

normas promulgadas. Um desses meios é a fiscalização, constante e rotineira, que previne e saneia a não-observância de leis e normas.

Este manual tem precisamente como objetivo prover a gente do mar e suas organizações, e os serviços de inspeção, dos elementos essenciais, em termos didáticos e metodológicos para proceder à fiscalização da correta observância das normas internacionais do trabalho a bordo de navios e nos portos.

Desde que assumi a direção da OIT no Brasil, tenho procurado difundir no País, em português, a literatura produzida no âmbito da Organização, e alegro-me em oferecer, à categoria dos marítimos, este precioso manual que, por sua oportunidade e objetivo, tem sido traduzido e publicado em outros idiomas.

A. OIT agradece a prestigiosa colaboração da Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Marítimos, Aéreos e Fluviais que contribuiu com a tradução, para o português, deste livro que, certamente, será um valioso instrumento para a consolidação das conquistas já alcançadas pela operosa categoria dos marítimos.

Wilson Vieira dos Santos
Diretor da OIT no Brasil

Introdução

Ocorrem, periodicamente, acidentes com navios mercantes, envolvendo a perda de vidas humanas e de navios de elevado custo, com enormes prejuízos para o meio ambiente marinho. O fato pode ser atribuído, em parte, ao aumento contínuo do comércio marítimo, à expansão da frota mundial e à evolução do transporte marítimo do ponto de vista de tipos de navios, de sua gestão econômica, de rotas comerciais, de cargas e de tripulações. São igualmente significativas as mudanças ocorridas, ao longo dos anos, nas condições de emprego da gente do mar e os problemas decorrentes de manter em funcionamento navios deficientes, ou seja, navios que não cumprem integralmente as normas e regulamentos internacionais aceitos sobre segurança da navegação e da tripulação e sobre condições sociais e trabalhistas a bordo.

A falta de observância às normas internacionais aceitas, que regulamentam a segurança da navegação e as condições de trabalho e de vida das tripulações, tem sido objeto, há muito tempo, de debates na OIT. Já nas décadas de 30 e 40, a Organização pôs este problema para os governos, armadores e gente do mar, visando corrigir práticas deficientes. A Recomendação (107), sobre engajamento da gente do mar (navios estrangeiros), e a Recomendação (108), sobre as condições sociais e de segurança da gente do mar, adotadas em 1958, pediam aos Países-membros da OIT que dissuadissem seus marítimos a engajarem-se a bordo de navios de bandeira estrangeira que não cumprissem as normas estabelecidas, particularmente no que se refere a repatriação, assistência médica e manutenção em portos estrangeiros, supervisão do engajamento e habilitação do pessoal, liberdade sindical, certificados de habilitação e serviço de inspeção.

Como parte de seus prolongados esforços e em resposta à crescente preocupação internacional pela segurança da navegação e pela prevenção da poluição dos mares, a OIT adotou a Convenção (147), de

1976, sobre marinha mercante (normas mínimas). Essa Convenção trata dos aspectos sociais e trabalhistas da vida a bordo e tem contribuído para o sensível fortalecimento da vontade da comunidade internacional para eliminar do serviço os navios deficientes. Seus objetivos consistem em melhorar a eficiência e a segurança da navegação, reforçar as medidas de proteção do meio ambiente marinho e promover os interesses da gente do mar, nas esferas de segurança e higiene, as condições de trabalho e os direitos sindicais. A Convenção, que no essencial é aplicada a todos os navios explorados para fins comerciais, entrou em vigor em novembro de 1981.

A Convenção (147) estabeleceu uma série de normas mínimas sobre segurança, seguridade social e condições de emprego e de vida a bordo, a serem observadas nos navios mercantes matriculados sob qualquer bandeira⁽¹⁾, com referência a várias outras convenções que figuram no anexo da Convenção (147). Essas convenções tratam de idade mínima, exame médico, contrato de engajamento, certificados de habilitação dos oficiais, alimentação e serviço de câmara a bordo, alojamento da tripulação, horas de trabalho e lotação para prevenção de acidentes de trabalho, subsídios e benefícios por doença ou por acidentes, e repatriação. No anexo, faz-se referência também a outras duas convenções sobre a liberdade sindical, a proteção do direito sindical e a negociação coletiva. Uma disposição da Convenção (147) refere-se também a normas sobre as horas de trabalho e lotação, para garantir a segurança da vida humana a bordo dos navios. Outra disposição estipula que seja devidamente levada em conta uma recomendação da OIT sobre formação profissional (gente do mar) a fim de assegurar que a gente do mar possua as qualificações adequadas à realização das tarefas para as quais foi contratada.

As obrigações dos países signatários da Convenção (147) são expostas no Artigo 2º que estipula que os países que a ratificam

1 As disposições fundamentais da Convenção estão reproduzidas no anexo I

comprometem-se a promulgar uma legislação que preveja, para os navios matriculados em seu território, normas “substancialmente equivalentes” às das convenções referidas no anexo da Convenção (147), na medida em que esses países não estejam obrigados a cumprir essas convenções por não as haverem ratificado. Em outras palavras, se um país já assinou quaisquer das convenções citadas no anexo, deve aplicar, de forma precisa, as suas disposições.

A Convenção (147) requer também dos países que a ratificaram o exercício de uma jurisdição ou controle efetivo sobre os navios matriculados em seu território a respeito de: *a)* normas de segurança, incluídas as normas em matéria de competência da tripulação, horas de trabalho a bordo e lotação, promulgadas pela legislação nacional; *b)* aplicação do regime de seguridade social ditado pela legislação nacional, e *c)* condições de emprego e de vida a bordo, determinadas pela legislação nacional ou tribunais competentes, por meio de decisões igualmente obrigatórias para armadores e gente do mar. Além do mais, esses Países devem comprovar que existem medidas de controle efetivo das outras condições de emprego e de vida a bordo, sobre as quais não têm uma jurisdição efetiva, segundo os procedimentos estabelecidos por acordo entre as organizações de armadores e da gente do mar interessadas.

Todo país que ratifique a Convenção (147) compromete-se também a assegurar que existam procedimentos adequados para: *a)* o engajamento da gente do mar em navios matriculados em seu território e a análise das queixas que se apresentem a respeito, e *b)* o exame de todas as queixas relativas ao engajamento em seu território da gente do mar de sua própria nacionalidade em navios matriculados em país estrangeiro. Compromete-se, ainda, a garantir que todas as queixas relativas ao engajamento, em seu território, da gente do mar estrangeira, em navios matriculados em país estrangeiro, sejam transmitidas à autoridade competente do país onde esteja matriculado o navio.

Outra disposição da Convenção (147) estabelece que os países que a ratifiquem devem verificar, mediante inspeção ou outras medidas

A expressão "substancialmente equivalente" implica que o País assume os objetivos da Convenção em questão e que tomou medidas para garantir o respeito à mesma em sua legislação nacional, ainda que as normas nacionais se diferenciem, quanto aos detalhes, das normas internacionais.

As inspeções deveriam ser realizadas por pessoas devidamente qualificadas que tenham sido autorizadas para essa tarefa pelo governo interessado e que atuem em seu nome. Mesmo que os governos possam confiar a inspeção de navios a peritos ou a organizações reconhecidas, é preferível que a inspeção de navios seja executada por agentes públicos, inspetores governamentais e peritos de sociedades classificadoras autorizadas a atuar como funcionários da autoridade portuária.

Quando um país não estiver em condições de exercer um controle adequado sobre certos navios nacionais, por exemplo, navios que não fazem escala regularmente em portos do país, pode designar inspetores em portos estrangeiros ou autorizar governos estrangeiros ou sociedades classificadoras de navios a atuar em seu nome.

Navios de bandeira estrangeira

No que diz respeito às condições de trabalho e de vida da gente do mar, a inspeção em navios estrangeiros poderá ser efetuada de conformidade com a legislação nacional, sempre que haja provas ou queixas relativas a que esses navios não satisfazem as exigências da Convenção (147). Provas de graves deficiências podem ser obtidas, por exemplo, no curso das visitas a bordo para efetuar inspeções de rotina de certificados e de documentos do navio, em virtude de outras convenções internacionais. As queixas podem ser recebidas, por exemplo, de membros da tripulação, de sindicatos ou de qualquer pessoa ou organização interessadas na segurança de um navio, incluindo a segurança e a saúde de sua tripulação.

Ao tomar medidas baseadas em tais provas ou queixas, as autoridades portuárias do país deveriam determinar, primeiro, em consulta com o comandante do navio, a procedência e a seriedade das provas ou queixas. Se, após essa verificação inicial, considera justificada uma inspeção, o inspetor deveria examinar todos os documentos e certificados relativos ao navio, exigidos por regulamentos nacionais e internacionais. O inspetor deveria também averiguar se a legislação do país da bandeira contém disposições aplicáveis à espécie. (Sendo necessário, o inspetor deveria pedir a ajuda do comandante do navio para traduzir os textos redigidos na língua do país da bandeira). Tais documentos, certificados, leis ou regulamentos deveriam ser aceitos como base para a dedução de que as condições a bordo são satisfatórias, a menos que existam razões evidentes para crer que essas condições não satisfazem substancialmente às exigências dos instrumentos pertinentes nacionais e internacionais. Essas razões, juntamente com a impressão geral quanto ao estado do navio e às condições da tripulação a bordo, deveriam ajudar o inspetor a avaliar a magnitude do exame ou inspeção necessários.

No caso de uma queixa, o inspetor deveria investigar o caso de conformidade com seus próprios regulamentos nacionais e tomar as medidas conseqüentes. Toda queixa a respeito do engajamento, em um porto no território do país, de gente do mar nacional desse país, a bordo de navios matriculados em um país estrangeiro, deveria ser examinada, se possível, no momento do engajamento. No que se refere a outras queixas, se há provas palpáveis de um bom nível de manutenção a bordo, a inspeção pode-se limitar à irregularidade denunciada. No entanto, se a impressão geral ou as observações a bordo derem motivos para acreditar que o navio não satisfaz às normas mínimas, o inspetor deveria proceder a uma inspeção mais detalhada, de conformidade com seus próprios regulamentos nacionais.

Se, em conseqüência disso, fica demonstrado que o navio não satisfaz às exigências da Convenção (147), as autoridades do país do porto podem enviar um relatório ao governo do país no qual esteja

matriculado o navio, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado Internacional do Trabalho. Quando a queixa for sobre o engajamento, em território do país do porto, de gente do mar estrangeira a bordo de navios com bandeira estrangeira, o relatório deve ser feito rapidamente, se possível, no momento do engajamento da gente do mar em questão.

No que se refere a deficiências que resultem claramente perigosas para a segurança ou a saúde da gente do mar, as autoridades do país do porto deveriam zelar para que se elimine o perigo antes da saída do navio, e para esse fim, deveriam adotar as medidas apropriadas que podem incluir a retenção do navio. Nesse caso, essas autoridades deveriam informar, a respeito, o mais rápido possível, o mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira, e, se possível, pedir sua presença.

Navios de bandeira nacional e estrangeira

De conformidade com seu critério profissional, os inspetores de navios deveriam determinar se existe a bordo uma situação eminentemente perigosa que justifique a retenção do navio até que se tenham corrigido as deficiências, ou permitir a partida do navio com algumas deficiências que não sejam críticas para a segurança do navio ou para a segurança ou saúde de sua tripulação.

Dever-se-ia evitar, a todo custo, qualquer retenção ou atraso do navio, sem motivo. Os inspetores e as autoridades do país do porto deveriam avaliar a importância de qualquer deficiência que afete a segurança ou a saúde a bordo, dadas as circunstâncias da viagem, e zelar para que se tome qualquer medida vital e necessária para salvaguardar o navio ou a segurança ou a saúde das pessoas a bordo antes de permitir a saída. Os inspetores podem decidir que o reparo de deficiências não-vitais para a segurança do navio ou a saúde das pessoas a bordo, que resulte impossível por razões técnicas ou pelo plano de navegação do navio, poderá ser adiado até o próximo porto de escala. Nesses casos,

as autoridades portuárias deveriam informar as autoridades do próximo porto de escala, seja no próprio ou em outro país.

Toda negativa de um navio estrangeiro de cooperar com os inspetores no desempenho de suas funções, nos termos do disposto no Artigo 4º da Convenção (147), negando-lhes o acesso a bordo ou impedindo suas inspeções legítimas, deveria ser comunicada, de conformidade com os regulamentos nacionais do país do porto, ao mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira. Pode-se deter um navio até que se possa levar a cabo uma inspeção satisfatória, a fim de determinar se as condições a bordo são claramente perigosas para a segurança ou a saúde.



Diretrizes para inspetores de navios

As seguintes diretrizes para a inspeção das condições de trabalho a bordo de navios baseiam-se nas disposições da Convenção (147) e em outras convenções e artigos de convenções enumeradas no anexo da Convenção (147). Têm por objetivo orientar as administrações navais dos países de matrícula, em seu território e no estrangeiro, assim como as autoridades portuárias e os inspetores de navios, em geral, na inspeção de navios de bandeira nacional ou estrangeira, no que concerne aos níveis de segurança, condições de vida e de emprego da gente do mar, inclusive a previdência social, como estão definidos na Convenção (147).

Procedimentos de controle de navios de bandeira nacional

1. De conformidade com os regulamentos nacionais, o inspetor poderá visitar, de improviso, qualquer navio de bandeira nacional, com o objetivo de verificar o acatamento da legislação do país que aplica o disposto na Convenção (147).

2. O inspetor pedirá que lhe sejam apresentados, para fins de exame, todos os papéis e certificados e outros documentos ou registros pertinentes à legislação nacional com a qual se dá cumprimento à Convenção (147) e que a legislação nacional possa exigir ter a bordo.

3. Quando o inspetor o considere necessário para fins de sua investigação, poderá interrogar o comandante do navio, a tripulação ou qualquer outra pessoa em condições de lhe prestar informações pertinentes.

4. O inspetor, de conformidade com os regulamentos nacionais, deverá atender rapidamente a qualquer pedido de inspeção ou queixa

formulada por comandantes de embarcação, membros da tripulação ou qualquer outra pessoa interessada na segurança do navio, a respeito de qualquer disposição da Convenção (147) ou de práticas que sejam contrárias à legislação nacional.

5. Quando não se respeite a legislação que dá cumprimento às disposições das convenções ou artigos de convenção mencionados no anexo da Convenção (147) ou “equivalente no conjunto” às suas disposições, conforme o prevê a dita Convenção, o inspetor deveria recomendar que o armador, o explorador do navio ou o capitão seja intimado a cumpri-las.

6. Nos casos em que a segurança do navio ou a segurança ou saúde da tripulação estejam gravemente ameaçadas, o inspetor, de conformidade com as normas nacionais, tomará medidas eficazes para impedir que o navio abandone o porto até que se tenham adotado a bordo as medidas necessárias para cumprir as disposições da legislação nacional. O inspetor só recomendará a retenção do navio após ter empregado, sem resultado, todos os demais meios que tenha à sua disposição para sanar as deficiências existentes.

Procedimentos de controle de navios de bandeira estrangeira

Cada um dos diferentes temas que abrangem as diretrizes para navios de bandeira estrangeira, a seguir citados, é precedido de um resumo das exigências básicas dos instrumentos internacionais pertinentes. Seguem-nos distintas observações destinadas a ajudar o inspetor do navio a efetuar as inspeções e investigações de provas ou queixas do não-cumprimento das normas estabelecidas na Convenção (147).

1. Recebendo-se uma queixa de um membro da tripulação, um sindicato ou qualquer pessoa ou organização interessada na segurança

de um navio de bandeira estrangeira, inclusive a segurança e a saúde de sua tripulação, ou obtendo-se provas de que o navio não satisfaz às normas da Convenção (147), o inspetor, em virtude do artigo 4º dessa Convenção, poderá investigar se não está sendo cumprida e, deverá fazê-lo, se assim prevêem os regulamentos de seu país.

2. As diretrizes aqui detalhadas para cada uma das convenções citadas no anexo da Convenção (147), ou referentes a outras suas disposições, têm como fim ajudar o inspetor de navios em suas investigações a respeito de tais provas ou queixas.

3. Com a finalidade de determinar se um navio de bandeira estrangeira se atém ao disposto numa das convenções mencionadas no anexo da Convenção (147), é necessário que o inspetor decida se a conformidade com a norma aplicável deve ser "total" ou "substancialmente equivalente". Assim podem ocorrer os quatro casos a seguir:

- *Caso um:* O país da bandeira ratificou a Convenção (147) assim como a convenção específica enumerada no anexo da dita Convenção. Então, devem ser integralmente cumpridas as disposições da convenção citada no anexo e, quando for pertinente, a legislação nacional do país da bandeira.
- *Caso dois:* O país da bandeira ratificou a Convenção (147), mas não a convenção específica enumerada no anexo da dita Convenção. Então, deve ser exigido o cumprimento "substancialmente equivalente" às disposições da convenção do anexo, de conformidade com a legislação nacional do país da bandeira.
- *Caso três:* O país da bandeira não ratificou a Convenção (147), mas ratificou a convenção específica enumerada no anexo da dita Convenção. Então, é necessário o cumprimento total das disposições da Convenção citada no anexo e, quando for pertinente, da legislação nacional do país da bandeira.
- *Caso quatro:* O país da bandeira não ratificou a Convenção e, tampouco, a convenção específica citada no anexo da dita Convenção. Então, deve ser exigido o cumprimento "substan-

cialmente equivalente" ao disposto na convenção citada no anexo.

4. Quando nas diretrizes se indica que é obrigatório o cumprimento da norma de uma convenção mencionada no anexo da Convenção (147), chama-se a atenção do inspetor mediante uma nota ao pé da página com respeito à norma de cumprimento (deva ele ser "completo" ou "subs-tancialmente equivalente") de acordo com um dos quatro casos antes expostos.

5. No caso de que no porto do país exista uma legislação nacional destinada especificamente aos navios de bandeira estrangeira e de que essas normas sejam mais exigentes do que as fixadas em uma ou várias disposições da Convenção (147) da OIT, o inspetor deverá aplicar a legislação nacional.

6. Como resultado da investigação, o inspetor poderá também:

- a) recomendar que seja preparado e remetido um relatório ao governo do país da bandeira, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado da OIT;
- b) exigir o saneamento de qualquer situação a bordo que resulte claramente perigosa para a segurança da embarcação ou para a segurança ou saúde da tripulação.

7. Antes de adotar medidas para sanar quaisquer dessas situações, o inspetor ou outra autoridade marítima deverá advertir imediatamente o mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira, e, se possível, solicitar sua presença.

8. O inspetor não reterá nem atrasará, sem motivo, nenhum navio pelo não-cumprimento das normas estabelecidas. Seguir-se-á o critério de que só se reterá o navio até que sejam tomadas medidas corretivas quando o não-cumprimento das normas fixadas puser riscos claros a segurança do navio ou a saúde da tripulação.

Idade mínima

Exigências básicas

O anexo da Convenção (147) cita três convenções da OIT sobre idade mínima relativas à gente do mar. Os países que ratificaram a Convenção (147) devem ter leis e regulamentos que estabeleçam normas (na medida em que não estejam cobertas por contratos coletivos ou por decisões de tribunais igualmente obrigatórias para os armadores e a gente do mar interessados) substancialmente equivalentes às disposições de quaisquer dessas três convenções. Por outro lado, os países que ratificaram qualquer das três convenções sobre idade mínima estão obrigados a aplicar, na íntegra, suas disposições.

A Convenção (7), de 1920, sobre a idade mínima (trabalho marítimo), estipula, essencialmente, que os menores de quatorze anos não poderão prestar serviço a bordo de nenhum navio dedicado à navegação marítima. Estão excluídos desta norma os navios em que estejam empregados unicamente os membros de uma mesma família e os navios-escola, desde que a autoridade pública aprove e vigie o trabalho realizado. O comandante ou dono do navio deverá fazer um registro de inscrição ou uma lista da tripulação onde figurem todas as pessoas menores de dezesseis anos empregadas a bordo e a data de seu nascimento.

As disposições da Convenção (58), de 1936, (revista) sobre a idade mínima (trabalho marítimo), são semelhantes, mas estabelecem a idade mínima em quinze anos. Todavia, a legislação nacional poderá autorizar a entrega de certificados que permitam o emprego de menores com quatorze anos, pelo menos, quando uma autoridade nacional apropriada o autorize depois de haver considerado devidamente sua saúde e seu estado físico, bem como as vantagens futuras que o emprego possa lhe proporcionar.

A Convenção (138), de 1973, sobre a idade mínima, instrumento geral aplicável a todos os trabalhadores e a todo tipo de empregos, exige

a abolição do trabalho infantil e a elevação progressiva da idade mínima para trabalhar. A idade mínima para admissão no emprego não deverá ser inferior a quinze anos, mas, sob certas e específicas condições nacionais, poderá ser reduzida para quatorze anos. No caso de emprego que possa ser perigoso para a saúde, a segurança ou a moral dos menores, a idade mínima não deverá ser inferior a dezoito anos, podendo ser reduzida a dezesseis em certas condições determinadas pela Convenção.

Procedimentos de controle de navios de bandeira estrangeira

Os países que ratificaram as Convenções (58) ou (138) estão obrigados a observar as normas mínimas determinadas por esses dois instrumentos. Estas normas são superiores às da Convenção (7). Por outro lado, a legislação nacional de um país pode ter estabelecido uma idade mínima ainda mais elevada do que a especificada pelas Convenções (58) ou (138).

1. Recebendo-se uma queixa de um membro da tripulação, de um sindicato ou de qualquer pessoa ou organização interessada na segurança do navio; inclusive a segurança ou a saúde de sua tripulação, ou, havendo provas de que o navio não satisfaz as normas estabelecidas por:

- a)* as Convenções (7), (58) ou (138), quando uma ou mais delas tenham sido ratificadas pelo país da bandeira interessado; ou *b)* a Convenção (7), quando o país da bandeira não tenha ratificado nenhuma das convenções antes citadas, o inspetor deverá verificar que:

- a)* nenhuma pessoa menor de quatorze ou quinze anos, segundo o caso, esteja empregada a bordo de um navio (excetuando-se os navios onde somente os membros de uma mesma família sejam os empregados);
- b)* os contratos de recrutamento, o rol oficial da tripulação ou um documento similar do navio, no qual figurem todos os membros

- da tripulação, revelem que não há empregada a bordo nenhuma pessoa com menos de quatorze ou quinze anos, segundo o caso;
- c) no concernente a navios-escola, todo trabalho realizado a bordo por pessoas de quatorze ou quinze anos, segundo o caso, seja aprovado e vigiado pela autoridade pública.

2. O inspetor poderá também:

- a) recomendar que seja preparado e remetido um relatório ao governo do país da bandeira, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado Internacional do Trabalho;
- b) exigir o saneamento de qualquer situação a bordo que resulte em claro perigo para a segurança ou a saúde.

3. Antes de adotar medidas para sanar quaisquer dessas situações, o inspetor ou outra autoridade marítima deverá informar imediatamente o mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira, e, se possível, solicitar sua presença.

4. O inspetor não reterá nem atrasará, sem motivo, nenhum navio pelo não-cumprimento das normas sobre idade mínima.

Exame médico

Exigências básicas

As disposições essenciais da Convenção (73), de 1946, sobre o exame médico da gente do mar, podem ser resumidas como segue:

1. Toda pessoa que desempenhe uma função qualquer a bordo de um navio mercante, cuja tonelagem bruta de registro seja igual ou superior a 200 toneladas – excetuando-se os barcos de madeira de construção primitiva, os barcos de pesca e os navios de estuários – deve possuir um certificado que prove sua aptidão física para o trabalho em que esteja empregada, assinado por um médico. Os certificados referen-

tes unicamente à visão podem ser assinados por pessoa habilitada ou por autoridade competente para emití-los.

2. Sem prejuízo das medidas que deveriam ser tomadas para garantir que as pessoas a seguir mencionadas encontram-se em bom estado de saúde e não constituem nenhum perigo para a saúde das demais a bordo, não serão exigidos os citados certificados a:

- um prático (que não seja membro da tripulação);
- pessoas empregadas a bordo por um empregador que não seja o armador, à exceção dos oficiais ou operadores de rádio a serviço de uma empresa de radiotelegrafia;
- os carregadores a bordo que não sejam membros da tripulação;
- as pessoas empregadas nos portos que não estejam habitualmente empregadas no mar.

3. No certificado médico far-se-á constar em especial que:

- a) o titular não sofre nenhuma enfermidade que possa ser agravada pelo trabalho no mar, que o torne incapaz para esse trabalho, ou que possa constituir um perigo para a saúde das demais pessoas a bordo;
- b) a audição e a visão do titular são satisfatórias;
- c) a percepção das cores pelas pessoas empregadas no serviço do passadiço (à exceção de certo pessoal especializado cuja aptidão para o trabalho que tenha de realizar não possa ser reduzida pelo daltonismo) é satisfatória.

4. O certificado médico será válido por um período não-superior a dois anos, a partir da data de sua expedição, exceto no que se refere à visão, cujo período de validade poderá ser prolongado até seis anos.

5. Em substituição desses certificados, poderão ser aceitas provas

devidamente produzidas pelo país da bandeira, de que os certificados médicos necessários foram emitidos.

6. Em casos urgentes, a autoridade competente poderá autorizar, para uma só viagem, o emprego de uma pessoa que não possua certificado médico válido.

Procedimentos de controle de navios de bandeira estrangeira

1. Recebendo-se uma queixa de um membro da tripulação, de um sindicato ou de qualquer pessoa ou organização com interesse na segurança do navio, inclusive a segurança e a saúde de sua tripulação ou, havendo provas de que o navio não satisfaz às normas estabelecidas pela Convenção (73)⁽¹⁾, o inspetor deverá:

- a) checar os certificados médicos existentes a bordo com o rol da tripulação, para verificar se cada marítimo possui o certificado exigido;
- b) examinar os certificados médicos para verificar sua autenticidade e período de validade. Se o período de validade de um determinado certificado caduca durante uma viagem, esse certificado será considerado válido até o seu final (ida e volta);
- c) assegurar-se de que conste nos certificados médicos que são satisfatórias a audição e a visão, bem como a percepção das cores (para a gente do mar que requeira essa qualidade);
- d) assegurar-se de que nenhuma das pessoas a bordo isentas da posse de um certificado médico constitui uma ameaça para a saúde das demais pessoas a bordo. Em caso de dúvida, se deveria pedir o parecer das autoridades sanitárias nacionais do país do porto.

1 Ver Parágrafo 3, pp. 23-24, sobre os critérios aplicáveis aos navios de bandeira estrangeira.

2. Não havendo a bordo certificados médicos para todas as pessoas que deveriam possuí-lo, ou na falta total de qualquer certificado, o inspetor determinará se há alguma outra prova satisfatória do cumprimento das exigências em matéria de exame médico. Com essa finalidade, conviria consultar as autoridades nacionais sanitárias do país do porto.

3. Não havendo qualquer prova satisfatória, o inspetor poderá exigir que as pessoas interessadas se submetam a um exame médico, realizado por médico ou pessoa autorizada, antes de permitir que o navio deixe o porto.

4. O inspetor poderá também:

- a) recomendar que seja preparado e remetido um relatório ao governo do país da bandeira, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado Internacional do Trabalho;
- b) exigir o saneamento de qualquer situação a bordo que resulte em claro perigo para a segurança ou a saúde.

5. Antes de adotar medidas para sanar quaisquer dessas situações, o inspetor ou outra autoridade marítima deverá informar imediatamente o mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira e, se possível, solicitar sua presença.

6. O inspetor não reterá nem atrasará, sem motivo, nenhum navio pelo descumprimento das normas sobre exames médicos. A retenção de um navio até o saneamento das deficiências observadas deveria ser considerada quando o descumprimento das exigências da Convenção (73)⁽¹⁾ represente claro perigo para a segurança ou a saúde.

1 Ver Parágrafo 3, pp. 23-24.

Contratos de engajamento

Exigências básicas

A Convenção (22), de 1926, sobre o contrato de engajamento da gente do mar à qual se refere a Convenção (147), contém uma série de disposições sobre os contratos de engajamento entre um armador ou comandante de um navio e os membros da tripulação. Aplica-se a todos os navios de navegação marítima, excetuando-se navios do país não-empregados no comércio, navios de cabotagem nacional, barcos pesqueiros, iates de recreio e embarcações de deslocamento inferior a 100 toneladas ou a 300 metros cúbicos. Para as investigações dos inspetores de navios sobre o caso, são adequadas as seguintes disposições da Convenção:

1. Toda pessoa empregada a bordo de um navio, qualquer que seja sua ocupação, deverá ter assinado contrato de engajamento com o armador ou seu representante legal, por tempo determinado, ou para uma viagem, ou, se a legislação nacional o permitir, por tempo indeterminado.

2. Ficam excluídos desse requisito:

- comandantes, práticos, alunos de navios-escola, praticantes obrigados por um contrato especial de aprendizagem, tripulantes da frota de guerra e outras pessoas a serviço permanente do país.
- as pessoas empregadas em "navios utilizados no comércio interior", ou seja, navios que realizam o comércio entre os portos de um determinado país e os portos de um país vizinho, dentro dos limites geográficos fixados pela legislação nacional.

3. Os contratos de engajamento serão assinados pelo armador ou seu representante e a gente do mar e deverão indicar claramente os direitos e obrigações respectivos de cada uma das partes. Não deverão

conter nenhuma disposição contrária à legislação nacional e deverão conter, entre outros, os seguintes dados:

- nome e sobrenome, data e lugar de nascimento do marítimo;
- denominação do navio, local e data da assinatura do contrato;
- viagem ou viagens a serem realizadas, se isto puder ser determinado quando da assinatura do contrato;
- serviço a realizar pelo contratado e o valor de seus salários;
- alimentação a ser provida à gente do mar;
- término do contrato e condições da rescisão;
- todos os demais dados exigidos pela legislação nacional.

4. A gente do mar deverá ser informada a bordo, de forma exata, sobre as condições de emprego e sobre seus direitos e obrigações, seja afixando as cláusulas do contrato de engajamento num local de fácil acesso à tripulação ou por meio de qualquer outra medida adequada.

Procedimentos de controle de navios de bandeira estrangeira

1. Recebendo-se uma queixa de um membro da tripulação, de um sindicato ou de qualquer pessoa ou organização interessada na segurança do navio, inclusive a segurança e a saúde de sua tripulação, ou havendo provas de que o navio não cumpre as normas sobre contratos de engajamento estabelecidas pela Convenção (22), o inspetor deverá determinar se:

- a) existem contratos de engajamento assinados;
- b) a tripulação está bem informada sobre os contratos de engajamento existentes onde se especificam as condições de emprego, seja por estarem afixadas num local de fácil acesso, seja por se ter adotado qualquer outra medida apropriada.

2. Se o inspetor verifica a inexistência de contratos de engajamento, ou obtém provas claras ou recebe queixa de que não se cumprem as exigências especificadas pela Convenção (22), poderá:

- a) recomendar que seja preparado e remetido um relatório ao governo do país da bandeira, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado Internacional do Trabalho;
- b) exigir o saneamento de qualquer situação a bordo que resulte em claro perigo para a segurança ou a saúde, como consequência da falta de cumprimento da Convenção (22).⁽¹⁾

3. Antes de adotar medidas para sanar quaisquer dessas situações, o inspetor ou outra autoridade marítima deverá informar imediatamente o mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira, e, se possível, solicitar sua presença.

4. O inspetor não reterá nem atrasará, sem motivo, nenhum navio por alguma deficiência em matéria de contratos de engajamento.

Formação profissional

Exigências básicas

Em virtude do Artigo 2º, e), da Convenção (147), todo país que a tenha ratificado compromete-se a assegurar que a gente do mar engajada em navios matriculados em seu território possui a qualificação ou a formação adequada para realizar as tarefas para as quais foi contratada, levando devidamente em conta o disposto na Recomendação (137), de 1970, sobre a formação profissional (gente do mar). Os objetivos básicos dessa formação deveriam ser:

- manter e melhorar a eficiência e a capacidade profissional da gente do mar;
- melhorar as normas sobre prevenção de acidentes a bordo dos navios;
- permitir que possam ser introduzidas inovações técnicas na exploração e segurança dos navios.

1 Ver Parágrafo 3, pp.23-24.

A Recomendação (137) não contém regras obrigatórias a respeito da formação profissional, mas os países da bandeira podem promulgar legislações nacionais de acordo com o disposto na citada Recomendação, a fim de aplicar todas as suas disposições ou algumas delas.

Procedimentos de controle de navios de bandeira estrangeira

1. Recebendo-se uma queixa de um membro da tripulação, de um sindicato ou de qualquer pessoa ou organização interessada na segurança do navio, inclusive a segurança ou a saúde de sua tripulação, o inspetor pedirá que lhes sejam apresentados, para fins de exame, todos os papéis, documentos ou certificados relativos às qualificações e à formação que, de conformidade com a legislação nacional do país da bandeira, devam se ter a bordo.

2. Quando esse exame revela que as provas documentais existentes a bordo não acompanham a legislação do País da bandeira, o inspetor poderá:

- a) recomendar que seja preparado e enviado um relatório ao governo do país da bandeira, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado Internacional do Trabalho;
- b) exigir o saneamento de qualquer situação a bordo que resulte claramente perigosa para a segurança ou a saúde, pelo descumprimento da legislação do país da bandeira.

3. Antes de adotar medidas para sanear quaisquer dessas situações, o inspetor ou outra autoridade marítima deverá informar imediatamente o mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira e, se possível, solicitar sua presença.

4. O inspetor não reterá nem atrasará, sem motivo, nenhum navio por deficiências quanto à formação profissional.

Certificados de habilitação dos oficiais

Exigências básicas

A Convenção (53), de 1936, sobre certificados de capacitação dos oficiais, aplica-se a todos os navios utilizados na navegação marítima, com exceção dos navios do país não-utilizados para fins comerciais e barcos de madeira de construção primitiva. Entretanto, a legislação nacional poderá excetuar ou isentar os navios cuja tonelagem bruta seja inferior a 200 toneladas.

As disposições essenciais da Convenção (53) estipulam exigências específicas a respeito dos certificados de habilitação de certos oficiais de navios e as condições a serem reunidas para a obtenção desses certificados; a Convenção prevê ainda sistemas de inspeção para garantir a aplicação de suas disposições, bem como sanções penais ou disciplinares para os casos de infração. Para satisfazer às normas mínimas estabelecidas pela Convenção (147), basta cumprir os Artigos 3º e 4º da Convenção (53). Estes artigos podem ser resumidos como segue:

1. Toda pessoa que exerce ou é contratada para exercer as funções de comandante, patrão ou oficial de convés encarregado do quarto de serviço, de primeiro oficial de máquinas ou de oficial de máquinas encarregado do quarto de serviço, deve possuir um certificado de habilitação para o exercício dessas funções, expedido ou aprovado pelo país da bandeira. Só se admitem exceções em caso de força maior.

2. Ninguém poderá receber um certificado de habilitação:

- a) se não tiver a idade mínima ou se sua experiência profissional não alcançar o mínimo determinado pelo país da bandeira para a expedição do certificado em questão;
- b) se não tiver sido aprovado nos exames, organizados e controlados pelo país da bandeira, que confirmem a aptidão necessária para exercer as funções correspondentes ao desejado certificado.

A Convenção (147) estipula que, quando a estrita observância das normas relativas, que figuram na Convenção (53), apresenta problemas suscetíveis de causar prejuízos aos sistemas e aos procedimentos estabelecidos por um país para a concessão dos certificados de habilitação dos oficiais, aplicar-se-á o princípio de equivalência substancial, a fim de evitar conflito com as medidas tomadas por esse país em matéria de certificados.

Procedimentos de controle de navios de bandeira estrangeira

1. Recebendo-se uma queixa de um membro da tripulação, de um sindicato ou de qualquer pessoa ou organização interessada na segurança do navio, inclusive a segurança e a saúde de sua tripulação, ou havendo provas de que o navio não cumpre as normas estabelecidas pelos dois artigos pertinentes da Convenção (53)⁽¹⁾, o inspetor deverá:

- a) determinar se há provas a bordo de que as pessoas designadas como comandante, primeiro oficial de máquinas e oficiais de náutica e oficiais de máquinas encarregados do quarto de serviço possuem certificados de habilitação válidos e oficialmente autorizados pelo país da bandeira, e se os certificados respectivos correspondem às funções desempenhadas por cada interessado, ao tipo e tamanho do navio em questão, às águas em que está navegando e ao tipo e à potência de seus motores principais de propulsão;
- b) obter provas, a respeito de navios de tonelagem bruta inferior a 200 toneladas cujos comandantes e oficiais não possuem os citados certificados, de que as leis ou regulamentos nacionais do país da bandeira excetuaram ou eximiram tais membros da tripulação da posse de um certificado de habilitação;
- c) determinar, com respeito aos navios cujo pessoal deva possuir tais

1 Ver Parágrafo 3, pp. 23-24.

certificados de habilitação e não os possuía, como deve ser cumprida a exigência desses certificados;

- d) determinar se há a bordo uma confirmação oficial do país da bandeira a respeito dos casos declarados das pessoas que desempenham funções para as quais é exigido um certificado de capacitação e não o têm, acolhendo-se a isenção de força maior prevista na Convenção (53).

2. O inspetor poderá também:

- a) recomendar que seja preparado e remetido um relatório ao governo do país da bandeira, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado Internacional do Trabalho;
- b) exigir o saneamento de qualquer situação a bordo que ponha claramente em perigo a segurança ou a saúde.

3. Antes de adotar medidas para sanar quaisquer dessas situações, o inspetor ou outras autoridades marítimas deverão informar imediatamente o mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira, e, se possível, solicitar sua presença.

4. Ao considerar a conveniência de reter um navio, o inspetor deverá levar em conta as circunstâncias do caso e, em particular:

- se a deficiência supõe um perigo eminente para a segurança do navio ou para a vida a bordo;
- a duração e a natureza da viagem;
- o tamanho, tipo e equipamento técnico do navio;
- o tipo de carga.

5. O inspetor não reterá nem atrasará, sem motivo, nenhum navio por deficiências referentes aos certificados de habilitação dos oficiais. As retenções de navios para sanar deficiências só serão efetuadas quando a falta de cumprimento do disposto nos Artigos 3º e 4º da Convenção (53)⁽¹⁾ representa riscos eminentes para a segurança e a saúde.

1 Ver Parágrafo 3, pp. 23-24.

Alimentação e serviço de câmara

Exigências básicas

A Convenção (68), de 1946, sobre a alimentação e serviço de câmara (tripulação de navios), contém normas mínimas sobre a alimentação e serviço de câmara da tripulação dos navios. Suas disposições aplicam-se a todos os navios destinados à navegação marítima, com fins comerciais, ao transporte de mercadorias ou de passageiros. A Convenção exige essencialmente que a legislação nacional reflita as citadas normas e seu cumprimento seja comprovado por inspeções realizadas por autoridades competentes e pelo pessoal de cada navio. Só o Artigo 5º da Convenção é de cumprimento obrigatório em virtude da Convenção (147). Esse artigo estipula o seguinte:

1. Todo país deverá manter em vigor uma legislação sobre alimentação e serviço de câmara, destinada a proteger a saúde e assegurar o bem-estar da tripulação dos navios.

2. Todo navio deverá partir provido de víveres e água potável, levando-se em conta o número de tripulantes e a duração e a natureza da viagem, cujo abastecimento deverá ser adequado quanto à quantidade, valor nutritivo, qualidade e variedade.

3. A organização e a guarnição do pessoal de câmara de qualquer navio deverão ser adequadas para servir refeições adequadas aos membros da tripulação.

Procedimentos de controle de navios de bandeira estrangeira

1. Recebendo-se uma queixa de um membro da tripulação, de sindicato ou de qualquer pessoa ou organização interessada na segurança do navio, inclusive a segurança e a saúde de sua tripulação, ou

havendo provas de que não se observam no navio as normas mencionadas e estabelecidas no Artigo 5º da Convenção (68), o inspetor deverá:

- a) formar uma idéia global a respeito das normas gerais cumpridas a bordo e se informar sobre quaisquer deficiências anteriores, examinando, com essa finalidade, todo registro ou relatório disponível que tenha sido feito por ocasião das inspeções periódicas dos serviços de câmara a bordo, realizadas pelas autoridades competentes em terra ou pelo pessoal do navio no mar;
- b) efetuar uma inspeção visual do estado das provisões de víveres e de água potável e da organização geral e estado de limpeza dos paíóis de mantimentos, cozinha, despensas, refeitórios e demais locais de serviço de câmara a bordo, incluídas as medidas tomadas para impedir a contaminação de alimentos e água e os procedimentos de lançamento de resíduos;
- c) observar o estado de funcionamento e conservação material dos sistemas de ventilação, calefação, iluminação e água corrente relacionados com o serviço de câmara, bem como das instalações das cozinhas e refeitórios, das câmaras frigoríficas e de outros equipamentos do serviço de rancho.

2. O inspetor poderá também:

- a) recomendar que seja preparado e remetido um relatório sobre essa situação ao governo do país da bandeira, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado da OIT;
- b) exigir o saneamento de qualquer situação a bordo que seja efetivamente perigosa para a segurança ou a saúde, solicitando, para esse efeito, o assessoramento das autoridades sanitárias nacionais do país do porto. Poderão ser mandadas, para análise num laboratório de terra, amostras de víveres e de água suspeitos.

3. Antes de adotar medidas para solucionar quaisquer dessas

situações, o inspetor ou outras autoridades marítimas deverão informar imediatamente ao mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira, e, se possível, solicitar sua presença.

4. O inspetor não reterá nem atrasará, sem motivo, nenhum navio, baseando-se no descumprimento das normas sobre alimentação e serviço de câmara. Seguir-se-á o critério de que as retenções de navio para sanar deficiências só serão levadas a cabo quando o descumprimento do estipulado no Artigo 5º da Convenção (68)⁽¹⁾ represente riscos eminentes para a segurança ou a saúde.

Alojamento da tripulação

A Convenção (92), de 1949, sobre o alojamento da tripulação (revista), aplica-se a todo navio destinado à navegação marítima, de propulsão mecânica, com o mínimo de 500 toneladas brutas de registro, à exceção de rebocadores, barcos a vela e barcos pesqueiros, incluída a pesca de baleias, ou de fins similares; não obstante, suas disposições aplicar-se-ão também, sempre que possível e razoável, aos navios de 200 a 500 toneladas brutas e aos barcos destinados à pesca da baleia ou a fins similares. Contém disposições detalhadas que fixam normas mínimas para a localização, construção, disposição, equipamento e instalações do alojamento da tripulação a bordo, incluídos camarotes, banheiros, refeitórios, enfermarias e áreas de recreação. Nos termos da Convenção (147), as condições de vida a bordo deverão estar conformes com as seguintes normas mínimas estabelecidas pela Convenção (92).⁽¹⁾

1 Ver Parágrafo 3, pp. 23-24.

Exigências básicas

Disposições gerais

1. A localização, os meios de acesso, a estrutura e disposição dos alojamentos da tripulação, em relação a outras partes do navio, deverão garantir uma adequada segurança e proteção contra a intempérie e o mar, bem como isolamento do calor, do frio, do ruído excessivo ou das emanções provenientes de outras partes do navio.

2. As tubulações de vapor e de descarga de gases e de semelhantes aparelhos auxiliares não deverão passar pelo alojamento da tripulação e, tampouco, quando tecnicamente possível, pelos corredores que levem aos alojamentos; quando essas tubulações passarem por esses corredores, deverão estar isoladas e protegidas.

3. Deverão ser providos os dispositivos necessários para o escoamento de água.

4. Qualquer navio deverá estar provido de um sistema de ventilação adequado. O sistema de ventilação deverá ser regulado de sorte a permitir manter o ar em condições satisfatórias e garantir de modo suficiente sua circulação em todas as condições atmosféricas e climáticas.

5. Todos os navios, à exceção daqueles destinados exclusivamente à navegação nos trópicos e no Golfo Pérsico, deverão ser providos de um sistema de calefação adequado para o alojamento da tripulação. O sistema de calefação deverá utilizar vapor, água quente, ar quente ou eletricidade. Os radiadores e demais equipamentos de calefação deverão ser instalados de modo a evitar todo perigo ou incômodo para os ocupantes dos locais.

6. Todos os locais destinados à tripulação deverão ser suficientemente iluminados. Quando não for possível obter luz natural suficiente,

dever-se-á instalar um sistema de iluminação artificial. Nos camarotes, cada beliche deverá ser provido de uma lâmpada elétrica de cabeceira.

Dormitórios ou Camarotes

7. Os camarotes deverão ser situados acima da linha máxima de carga, no centro do navio. Em casos excepcionais, quando qualquer outra localização for considerada pouco conveniente ou prática, poderá ser autorizada a instalação de camarotes na proa do navio, mas nunca além da antepara de colisão.

8. A área, por ocupante, de qualquer camarote destinado ao pessoal subalterno não será inferior a:

- 1,85 metros quadrados, em navios de menos de 800 toneladas brutas;
- 2,35 metros quadrados em navios que desloquem 800 toneladas brutas ou mais, porém, menos de 3.000 toneladas brutas;
- 2,78 metros quadrados em navios que desloquem 3.000 toneladas brutas ou mais;

no entanto, nos navios de passageiros onde mais de quatro membros da tripulação compartilhem o mesmo camarote, a área mínima por pessoa poderá ser de 2,22 metros quadrados.

9. Não deverá haver nenhuma passagem direta que comunique os camarotes com os porões, praça de máquinas e caldeiras, cozinhas, paiol do mestre, paiol de tintas, paiol de máquinas, paiol de convés, e qualquer outro paiol, lavanderia, lavatórios ou sanitários. As partes da antepara que separam estes locais dos camarotes e as anteparas exteriores dos camarotes serão devidamente construídas em aço ou com qualquer outro material aprovado, impermeável a água e gás.

10. A altura livre dos camarotes da tripulação não deverá ser inferior a 1,90 metros.

11. O número de pessoas autorizadas a ocupar cada camarote não deverá exceder os números máximos indicados a seguir, que deverão estar indicados, de forma clara e legível, num local do camarote onde sejam vistos facilmente:

- oficiais encarregados de seção, oficiais de náutica e oficiais de máquinas encarregados do quarto de serviço e oficiais ou operadores radiotelegrafistas: uma pessoa por camarote;
- outros oficiais e suboficiais: uma pessoa por camarote, quando for possível, e, em nenhum caso, mais de duas;
- os demais subalternos: duas ou três pessoas por camarote, quando for possível, e, em nenhum caso, mais de quatro; entretanto, em alguns navios de passageiros poderá ser autorizado o alojamento de dez pessoas, no máximo, em cada camarote.

12. No referente aos beliches, deverão ser respeitadas as seguintes normas:

- a) os membros da tripulação disporão de beliches individuais;
- b) os beliches não deverão estar colocados muito próximos um do outro, de sorte que, para chegar a um se tenha de passar por cima do outro;
- c) não deverão sobrepor-se mais de dois beliches e, no caso de estarem colocados ao longo da antepara do costado do navio, não deverão ser sobrepostos quando colocados debaixo de uma vigia. O beliche de baixo não deverá ser instalado a menos de 30 centímetros do piso;
- d) as dimensões interiores mínimas de cada beliche serão de 190 por 68 centímetros;
- e) todo beliche deverá ter uma base de molas ou um estrado de molas e um colchão. Para encher os colchões, não deverá ser utilizada palha ou outro material que permita a instalação de parasitas.

13. Cada camarote deve estar provido de uma mesa ou de uma escrivaninha, espelho, pequenos armários para os artigos de toalete, uma estante para livros e cabides para pendurar roupa, bem como de um

armário individual e uma gaveta ou espaço equivalente para cada um de seus ocupantes.

Salões de refeição e locais de recreio

14. Devem ser instalados refeitórios com dimensões, equipamento e número suficiente de mesas e cadeiras para o provável número de pessoas que vão utiliza-los ao mesmo tempo. O equipamento deverá compreender armários adequados para os utensílios de mesa e instalação para serem lavados.

15. Os refeitórios deverão estar longe dos camarotes e o mais próximo possível da copa.

16. Deverão ser reservados, no convés, local ou locais de lazer aos quais a tripulação terá acesso quando não estiver de serviço; esse local ou locais deverão ser suficientemente grandes, levando em conta as dimensões do navio e o número de tripulantes. Os navios que naveguem regularmente nos trópicos e no Golfo Pérsico serão dotados de toldos para cobrir esse local ou locais.

17. Deverão ser instaladas salas de lazer em local apropriado e bem mobiliadas, para os oficiais e o pessoal subalterno.

Instalações sanitárias

18. Deverão ser instalados sanitários independentes na seguinte e mínima proporção:

- em navios abaixo de 800 toneladas brutas: três;
- em navios de 800 ou mais toneladas brutas, porém, com menos de 3000: quatro;
- em navios de 3.000 ou mais toneladas brutas: seis.

19. Tratando-se de navios nos quais os oficiais ou operadores radiotelegrafistas estejam alojados num posto isolado, instalações sanitárias contíguas ou situadas o mais próximo possível devem ser previstas.

20. Instalações sanitárias deverão ser providas para todos os tripulantes que não ocupem camarotes com instalações privativas ou semi-privativas na seguinte proporção:

- uma banheira ou chuveiro, ou ambos, para cada oito pessoas ou menos;
- um sanitário para cada oito pessoas ou menos;
- uma pia para cada seis pessoas ou menos;

entretanto, se o número de pessoas de uma categoria exceder um múltiplo exato em menos da metade do número indicado, o excedente poderá ser ignorado para os efeitos antes mencionados.

21. As instalações sanitárias deverão reunir os seguintes requisitos:

- a) os pisos serão de material durável, de fácil limpeza, impermeáveis à umidade e providos de um adequado sistema de dreno;
- b) os locais estarão devidamente iluminados, aquecidos e arejados;
- c) os tanques da lavanderia terão o necessário abastecimento de água doce, quente e fria,
- d) os sanitários estarão situados em local de fácil acesso dos camarotes, mas deles separados;
- e) os sanitários deverão ter um duto de ventilação para o exterior, independente de qualquer outra parte do alojamento;
- f) os sanitários deverão ter uma caixa de descarga em constante estado de funcionamento e controlada individualmente.
- g) quando vários sanitários estiverem instalados num mesmo local, serão separados por meio de divisórias que garantam a privacidade;
- h) as tubulações de esgotos sanitários e os sifões deverão ter dimensões adequadas e ser construídos de sorte que reduzam ao mínimo o perigo de obstrução e facilitem a limpeza.

22. Todos os navios de no mínimo 500 toneladas brutas de registro, à exceção dos rebocadores, deverão ter instalações para lavar e secar roupa.

23. As instalações para a lavagem de roupa deverão incluir tanques apropriados, que poderão estar instalados nos locais destinados aos serviços de limpeza, e deverão ter abastecimento de água doce, quente e fria, e quando da falta de água quente, serão proporcionados os meios de aquecê-la.

24. Os secadores de roupa deverão ser instalados em local afastado dos camarotes e dos refeitórios, adequadamente ventilado e aquecido e providos de cordas para estender roupa.

25. Deverá haver armários em número suficiente e devidamente arejados para guardar a roupa de trabalho fora dos dormitórios, mas em local de fácil acesso.

Proteção da saúde

26. Todos os navios que não levem médico a bordo deverão ter uma caixa de medicamentos de modelo aprovado, com instruções de fácil compreensão.

27. Nos navios que desloquem 500 ou mais toneladas brutas de registro, à exceção dos rebocadores, que tenham uma tripulação de quinze ou mais membros e que efetuem viagens de mais de três dias, desde que não se trate de navegação de cabotagem, deverá dispor de uma enfermaria independente. A enfermaria, deverá ser instalada em local de fácil acesso e seus ocupantes confortavelmente alojados e em condições de receber, em qualquer momento, a assistência necessária.

28. A entrada, os beliches, a iluminação, a ventilação, a calefação, a instalação de água na enfermaria deverão ser concebidas de forma a assegurar o conforto e facilitar o tratamento de seus ocupantes.

29. As autoridades do país da bandeira deverão determinar o número dos beliches a serem instalados na enfermaria.

30. Os ocupantes da enfermaria deverão dispor, para seu uso exclusivo, de sanitários que façam parte da própria instalação da enfermaria ou estejam instalados em local próximo.

31. A enfermaria não deverá ser usada para outro fim que não seja a assistência médica.

32. Nos navios que regularmente ancoram em portos infestados de mosquitos, medidas deverão ser tomadas para proteger o alojamento da tripulação.

33. O alojamento da tripulação deverá ser mantido em condições adequadas de limpeza e habitabilidade e nele não deverá ser armazenado nenhum material ou mercadoria que não seja propriedade pessoal de seus ocupantes.

34. Os navios que naveguem regularmente nos trópicos e no Golfo Pérsico, ou com destino a essas regiões, deverão ter toldos que possam ser instalados sobre os conveses descobertos, situados imediatamente sobre o alojamento da tripulação.

35. Um oficial do navio deverá inspecionar semanalmente o alojamento da tripulação e registrar os resultados de sua inspeção.

Procedimentos de controle de navios de bandeira estrangeira

Recebendo-se uma queixa de um membro da tripulação, de um sindicato ou de qualquer pessoa ou organização interessada na segurança do navio, inclusive a segurança e a saúde de sua tripulação, ou havendo provas de que não se observam no navio as normas sobre

alojamento da tripulação determinadas pela Convenção (92)⁽¹⁾, o inspetor deverá:

- a) analisar os resultados registrados, se houver, das inspeções semanais do alojamento da tripulação realizadas pelo pessoal do navio, conforme exigido pela Convenção (92), com o objetivo de formar uma idéia global das normas gerais regularmente cumpridas e de quaisquer deficiências anteriores;
- b) efetuar uma inspeção visual das condições e do nível de manutenção do alojamento da tripulação. Deverão ser examinados, com especial atenção, a calefação, os sistemas de ventilação, a iluminação, os sanitários e as instalações de asseio comuns, as condições das instalações e acessórios, bem como o controle de roedores e insetos. Também deverão ser objeto de especial atenção os aspectos anteriormente considerados deficientes ou que tenham sido objeto de queixas por parte da tripulação ou de qualquer pessoa ou organização interessada na segurança ou saúde da tripulação. Deverá ser levada em conta a dificuldade que geralmente têm os navios de menos de 500 toneladas brutas de registro para dar total cumprimento a algumas das normas anteriormente citadas.

2. O inspetor poderá também:

- a) pedir a assistência das autoridades sanitárias ou marítimas nacionais para avaliar a dimensão das deficiências que possam ter sido comprovadas e determinar as medidas adequadas para sanar a situação;
- b) recomendar que seja preparado e remetido um relatório sobre a situação ao governo do país da bandeira, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado Internacional do Trabalho;
- c) requerer o saneamento de qualquer situação a bordo que resulte em claro perigo para a segurança ou a saúde.

1 Ver Parágrafo 3, pp.23-24.

3. Antes de adotar medidas de saneamento para quaisquer dessas situações, o inspetor ou outras autoridades marítimas deverão informar imediatamente o mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira e, se possível, solicitar sua presença.

4. O inspetor não reterá nem atrasará, sem motivo, nenhum navio. A conveniência de reter um navio somente deveria ser considerada nos casos comprovados de grave perigo para a segurança ou a saúde dos membros da tripulação (por exemplo, instalação de beliches além da antepara de colisão, sanitários que não funcionem ou deficientes sistemas de ventilação, etc.).

Horas de trabalho e lotação

Exigências básicas

Qualquer país que tenha ratificado a Convenção (147) tem a obrigação, por força do Artigo 2º, a), i), de zelar para que a gente do mar empregada em navios matriculados em seu território esteja amparada pela legislação relativa a horas de trabalho e a lotação. A Convenção não contém disposições específicas a respeito das horas de trabalho e da lotação; não obstante, existem diversas normas internacionais que orientam os países da bandeira a respeito das horas de trabalho e da lotação necessárias para garantir o funcionamento seguro dos navios, assim como a segurança e a saúde de suas tripulações.

Procedimentos de controle de navios de bandeira estrangeira

1. Recebendo uma queixa de um membro da tripulação, de um sindicato ou de qualquer pessoa ou organização interessada na segurança do navio, inclusive a segurança ou a saúde de sua tripulação, ou

havendo provas de que o navio não se atém às regras nacionais do país da bandeira relativas à lotação mínima de segurança e às horas de trabalho, o inspetor deverá realizar uma investigação a bordo, de conformidade com os procedimentos previstos nos regulamentos nacionais do país do porto.

2. Ao realizar sua investigação, o inspetor solicitará que lhes sejam apresentados, para fins de exame, quaisquer documentos, certificados e papéis, incluídos os registros da tripulação, disponíveis a bordo relativos às horas de trabalho da tripulação e à lotação do navio. Em particular, deverá pedir que lhes sejam apresentados todos os documentos expedidos pelo país da bandeira que se refiram a lotação mínima de segurança do navio.

3. Se o inspetor constata que:

- i) a lotação do navio não cumpre às disposições do país da bandeira em matéria de lotação mínima de segurança e que não obteve dispensa disso do país da bandeira, ou
- ii) não há a bordo documentos referentes às obrigações do navio quanto à lotação mínima de segurança, ou que não há disponibilidade dos mesmos,

poderá decidir, com base em considerações profissionais, que a lotação do navio constitui um risco para a segurança do navio ou para a segurança ou saúde da tripulação, e exigir que se corrija essa deficiência. Para determinar se existe esse perigo, poderá levar em consideração as horas de trabalho a serem exigidas da tripulação para que a embarcação funcione em condições de segurança.

4. O inspetor poderá também recomendar a remessa de um relatório, relativo a queixa ou às respectivas provas, ao país da bandeira, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado da Organização Internacional do Trabalho.

5. Antes de tomar medidas para remediar qualquer dessas situações, o inspetor ou outras autoridades marítimas deverão informar

imediatamente o mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira, e, se possível, solicitar sua presença.

6. O inspetor não reterá nem atrasará, sem motivo, nenhum navio por deficiências em sua lotação.

Prevenção de acidentes de trabalho

As normas mínimas sobre prevenção de acidentes de trabalho da gente do mar foram estabelecidas na Convenção (134), de 1970, sobre a prevenção de acidentes (gente do mar), aplicáveis a todos os navios destinados a navegação marítima que não sejam navios de guerra. Em resumo, esse instrumento exige de todos os governos que o ratificaram que adotem as medidas necessárias para garantir que os acidentes de trabalho serão notificados e estudados adequadamente; que as estatísticas desses acidentes serão compiladas e analisadas e que as causas e circunstâncias dos acidentes serão investigadas. Essa Convenção exige também dos países que a ratificaram o estabelecimento de disposições relativas à prevenção de acidentes de trabalho, por textos legislativos, conjuntos de recomendações práticas ou outros meios apropriados, e a definição dos programas de prevenção de acidentes do trabalho, em colaboração com as organizações de armadores e da gente do mar. Entre outras disposições, essa Convenção estipula a nomeação de um ou vários membros da tripulação como responsáveis pela prevenção de acidentes, sob a autoridade do comandante do navio, e a formação da gente do mar em matéria de prevenção de acidentes e proteção da saúde.

Exigências básicas

Na Convenção (134) há dois artigos, o 4º e o 7º⁽¹⁾, que devem ser aplicados de acordo com disposto na Convenção (147). Reza o Art. 4º:

1 Ver Parágrafo 3, pp. 23-24.

Inspeção das condições de trabalho a bordo de navios

1. Dever-se-ão estabelecer disposições relativas à prevenção de acidentes mediante legislação, séries de diretrizes e de recomendações práticas ou outros meios apropriados.

2. Essas disposições deverão se referir a todas as normas gerais de prevenção de acidentes e proteção da saúde no trabalho, aplicáveis ao trabalho da gente do mar, e deverão especificar medidas para a prevenção de acidentes próprios do trabalho marítimo.

3. Essas disposições terão de compreender, particularmente, os seguintes aspectos:

- a) disposições gerais e disposições básicas;
- b) características estruturais do navio;
- c) máquinas;
- d) medidas especiais de segurança acima e debaixo do passadiço;
- e) equipamento de carga e descarga;
- f) prevenção e extinção de incêndios;
- g) âncoras, amarras e cabos;
- h) cargas e lastros;
- i) equipamento de proteção individual.

O teor do Artigo 7º estabelece:

Deverá ser prevista a nomeação de uma ou várias pessoas qualificadas ou a constituição de uma comissão qualificada, escolhida entre os membros da tripulação do navio, que serão, sob a autoridade do comandante, responsáveis pela prevenção de acidentes.

Procedimentos de controle de navios de bandeira estrangeira

1. Recebendo-se uma queixa de um membro da tripulação, de sindicato ou qualquer pessoa ou organização interessada na segurança

do navio, inclusive a segurança e a saúde da sua tripulação, ou havendo provas de que ocorre a bordo do navio uma contingência capaz de prejudicar diretamente as medidas de prevenção de acidentes da gente do mar, durante seu tempo de trabalho ou seu tempo livre a bordo, o inspetor deverá inspecionar o navio.

2. Ao desenvolver a investigação, o inspetor pode pedir que lhe sejam apresentadas cópias das leis e regulamentos ou do conjunto de diretrizes práticas, estabelecidas pelo país da bandeira que trate das nove áreas relativas à prevenção de acidentes do trabalho da gente do mar, estipuladas na Convenção (134). Ainda assim, o inspetor deverá verificar a existência de uma ou várias pessoas qualificadas ou de uma comissão qualificada responsáveis pela prevenção de acidentes sob a autoridade do comandante.

3. Posteriormente, o inspetor deverá fazer um investigação geral no navio, prestando especial atenção aos locais de trabalho e a todas as demais áreas freqüentadas pela tripulação, em relação às nove áreas citadas. Para esse fim, a inspeção deverá concentrar-se em pontos como os abaixo enumerados a título de exemplo:

- a) Disposições gerais e disposições básicas
 - existência e validade dos certificados e registros sobre os apetrechos e equipamentos do navio, dos quais possa depender a saúde ou a segurança da tripulação, e o preenchimento pelo navio dos requisitos nacionais exigidos pelo país da bandeira, para garantir a proteção da gente do mar contra acidentes e circunstâncias que possam ser prejudiciais à sua saúde;
 - importância fundamental da ordem e da limpeza na prevenção de acidentes do pessoal, a eliminação dos perigos de incêndio e a prevenção de quaisquer condições a bordo que possam ser prejudiciais à saúde da gente do mar;
 - instalação a bordo de sistemas de iluminação e de ventilação adequados em todos os locais de trabalho e de passagem;
 - colocação de avisos ou advertências oportunos nos locais em que

existam riscos especiais, principalmente naqueles em que seja proibido fumar ou se requeira a utilização de equipamento de proteção;

- controle, reparo, isolamento ou eliminação imediatos de quaisquer defeitos nos aparelhos ou equipamentos do navio que sejam descobertos e notificados pela tripulação e que possam envolver perigo para a segurança e a saúde, ou a adoção de disposições adequadas que permitam prosseguir o trabalho em condições de segurança até que sejam reparados esses defeitos.

b) Características estruturais do navio

- existência de meios seguros de acesso ao navio e a bordo, o bom estado de escadas, passadiços, bordas, balaustradas, corrimãos, etc.;
- detecção de rachaduras, de oxidação ou corrosão nos acessórios metálicos ou de quaisquer outros defeitos, por exemplo, reparos imperfeitos efetuados na estrutura do navio e que acarretem algum perigo para o pessoal;
- estado e disposição estrutural da escada de portaló do navio, com especial atenção para qualquer risco para a segurança que corrimãos, degraus, grades de proteção, roldanas e turcos de suspensão possam oferecer;
- estado das tampas e das braçolas de escotilhas, das portas estanques ou de outros fechos estanques, prestando especial atenção à falta de peças no sistema estanque ou a que não estejam quebradas ou mal-ajustadas;
- proteção de cada escotilha ou abertura nos passadiços, seja colocando uma braçola de escotilha permanente e de altura apropriada ou um sistema adequado de tocos, parapeitos, correntes ou barras metálicas.

c) Máquinas

- funcionamento defeituoso, a má manutenção ou avaria total de máquinas, equipamentos ou instrumentos, dos quais possa depender a segurança ou saúde da tripulação;

- falta ou instalação defeituosa de dispositivos de proteção incorporados ou outros como biombos, painéis ou grades nas partes móveis das máquinas e equipamentos mecânicos e elétricos que possam constituir um perigo para o pessoal;
 - isolamento térmico adequado ou a blindagem de certas instalações, por exemplo, os dutos de vapor, tubulação de escape e as descargas dos compressores que possam constituir um perigo devido à sua localização e sua temperatura de funcionamento;
 - vazamentos de combustível, de carburante e de óleo lubrificante e sua acumulação no duplo fundo ou sobre os reservatórios, ou vazamentos de gases para a praça de máquinas oriundos das caldeiras, dos motores diesel, dos dutos de gases e tubulações de descarga;
 - estado de manutenção e funcionamento do equipamento de telecomando, por exemplo, as barras de comando a distância de válvulas de importância crítica, os sistemas de parada de emergência, alarmes e demais dispositivos de segurança.
- d)* Medidas especiais de segurança no convés e sob o convés
- avarias ou defeitos nos cabrestantes, molinetes, cabos, amarras, olhais, castanhas, etc.;
 - conservação de todos os avisos essenciais, pinturas de cores chamativas, etc, que assinalem os obstáculos no convés ou à altura da cabeça que ofereçam perigo para o pessoal;
 - conservação das superfícies antiderrapantes dos degraus das escadas, das plataformas e dos locais de trabalho no convés e sob o convés;
 - A conservação de cabos elétricos flexíveis, de exaustores, ferramentas elétricas ou pneumáticas, de perfuradoras, material de pintura por aspersão, picaretas de caldeira e outros materiais de uso comum do pessoal do navio;
 - obstruções nos conveses, porões ou vias de acesso nos quais deva trabalhar, ou pelos quais deva passar o pessoal e que possam provocar escorregões, tropeços ou quedas.

Inspeção das condições de trabalho a bordo de navios

e) Equipamentos de carga e descarga

- estado dos cabos, cabos de aço, roldanas, guindastes, amarras e demais partes móveis do equipamento utilizado nas operações de suspensão de carga;
- existência a bordo de registros que consignem as provas, inspeções e vistorias feitas periodicamente nos dispositivos de suspensão de carga e nas partes do equipamento móvel para atestar que esse equipamento foi considerado em bom estado pela autoridade competente do país da bandeira;
- indicação em letra legível das cargas máximas nos equipamentos e acessórios de suspensão e, sobretudo, nos paus de carga, guindastes, roldanas e demais equipamentos, de forma a se efetuarem essas operações em condições seguras;
- existência e correta fixação de esbarros incorporados, interruptores limites, disjuntores de sobrecarga, indicadores limites de funcionamento, dispositivos de advertência, etc. que protejam o pessoal das partes perigosas do equipamento ou de acidentes que seu uso possa provocar;
- limpeza e lubrificação adequadas de máquinas e equipamento que requerem esse cuidado para evitar acidentes.

f) Prevenção e extinção de incêndios

- existência e boa manutenção do equipamento de prevenção, detecção e extinção de incêndios, de máscaras e demais materiais de segurança relativos a extinção de incêndios e a proteção contra incêndios, de conformidade com as normas estabelecidas pelo país da bandeira;
- adequada proteção das lâmpadas portáteis com arandelas e telas para evitar que as lâmpadas se quebrem ou entrem em contato com o material combustível;
- correta fixação das telas protetoras incorporadas, lonas, etc. no material e tubulações que representem perigo de incêndio como consequência de escapes, rupturas, avarias mecânicas, calor excessivo ou negligência no uso;
- ordem e limpeza dos camarotes, conveses, praça de máquinas e

paiois onde se armazenam alimentos, bem como dos paiois de pintura, das salas onde estão instalados os equipamentos de controle e demais locais similares, para evitar os riscos de incêndio;

- colocação em locais bem visíveis de quadros de obrigações para os exercícios de extinção de incêndio por parte da tripulação, e provas de que o pessoal do navio executa periodicamente esses exercícios usando o material que talvez teria de utilizar numa situação de emergência.

g) Âncoras, amarras e cabos

- estado das âncoras, amarras e dos cabos, ausência de danos ou defeitos que comportem risco para a segurança;
- correta amarração de âncoras e cabos com boças ou outros dispositivos eficazes;
- estado e a correta estivagem dos cabos de amarração para garantir que não estão danificados ou defeituosos, e que não estão expostos a condições que poderiam provocar sua deterioração e eventual avaria;
- prova de que se verifica com periodicidade o estado dos molinetes, âncoras e cabos, de conformidade com os requisitos exigidos pelo país da bandeira;
- utilização de certos tipos de cabos de características especiais para fins diferentes dos inicialmente previstos.

h) Cargas e lastros

- existência a bordo de meios adequados para detectar a presença de gases nocivos ou insuficiência de oxigênio nos tanques ou compartimentos nos quais o pessoal pode ter que entrar;
- fácil e rápida disponibilidade de informação e instruções de segurança para membros da tripulação que tenham de manipular mercadorias que contenham substâncias perigosas, nas que se especifiquem a natureza das citadas substâncias, sua manipulação em condições seguras e as precauções a serem observadas;
- existência a bordo de manuais de primeiros socorros em caso de

acidente com substâncias químicas, produtos ou outros artigos perigosos, conforme os requisitos exigidos pela legislação nacional do país da bandeira;

- estado do lastro e dos cabos, bombas, válvulas e sistemas de ventilação da carga, incluídas as anteparas corta-chamas e as anteparas de telas metálicas, para se certificar de que não há indícios de avarias, funcionamento defeituoso, peças faltantes, etc. que poderiam pôr em risco a segurança e a saúde do pessoal;
- cumprimento da legislação nacional do país da bandeira a respeito da estivagem e transporte de mercadorias perigosas.

i) Equipamento de proteção individual

- disponibilidade a bordo de material em quantidade suficiente para a proteção individual do pessoal, por exemplo, óculos e máscaras de segurança, capacetes, luvas, protetor auricular para proteção contra ruído, máscaras contra poeira, aparelhos de respiração, apetrechos e cintos de segurança;
- disponibilidade a bordo de roupas especiais de proteção requerida nos navios que transportem substâncias químicas e outras mercadorias perigosas que ofereçam risco especial;
- pronta disponibilidade de instruções para o uso da tripulação do navio a respeito da correta utilização do equipamento de proteção individual;
- inspeção, conservação e depósito adequados do equipamento de proteção pessoal para garantir sua utilização eficaz;
- cumprimento pela tripulação do navio das normas ou regulamentos ditados pelas autoridades competentes do país da bandeira a respeito da utilização do equipamento de proteção pessoal.

4. O inspetor deverá assegurar-se da nomeação de uma ou várias pessoas qualificadas para a constituição de uma comissão qualificada responsável pela prevenção de acidentes sob a autoridade do comandante do navio, de acordo com as disposições do Artigo 7º da Convenção (134). A informação pertinente poderá compreender os memorandos e demais documentos do navio em que consta a nomeação,

bem como tudo o que se refira ao fomento de um ativo interesse na prevenção de acidentes por parte da tripulação, ao estudo dos aspectos da segurança e saúde nas operações a bordo e aos problemas e queixas apresentados sobre o assunto, assim como a formulação de recomendações ao comandante do navio em matéria de prevenção de acidentes.

5. Se, na opinião do inspetor, alguns dos aspectos da prevenção de acidentes a bordo apresentarem deficiência que comporte um risco claro para a segurança ou saúde da gente do mar, poderá tomar as medidas necessárias para eliminá-la. Para esse efeito, poderá assessorar-se com as autoridades nacionais de sanidade do país do porto.

6. O inspetor também poderá recomendar a elaboração de um relatório e sua remessa ao governo do país da bandeira, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado da OIT.

7. Antes de tomar as medidas necessárias para sanar a situação, o inspetor ou outra autoridade marítima deverá informar imediatamente ao mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira e solicitar sua presença, se possível.

8. O inspetor não deverá em nenhum caso reter ou atrasar um navio por causa de uma contingência relativa à prevenção de acidentes a bordo.

Assistência jurídica ou financeira em caso de acidente ou doença

Exigências básicas

No anexo da Convenção (147) são citadas três convenções da OIT (55, 56 e 130) relativas a assistência médica, jurídica e financeira em caso de doença da gente do mar. Os países que ratificaram qualquer um dos três instrumentos devem aplicar plenamente as disposições respectivas mediante leis e regulamentos nacionais. Aos demais países

que ratificaram a Convenção (147) é pedido que promulguem leis ou regulamentos que estabeleçam, para navios matriculados em seus territórios, medidas adequadas de seguridade social com conteúdo equivalente às disposições de qualquer das três convenções acima citadas.

A primeira delas, a Convenção (55), de 1936, sobre as obrigações do armador em caso de doença ou acidente da gente do mar, é aplicada a todas as pessoas empregadas a bordo de um navio que não seja de guerra e destinado habitualmente a navegação marítima; não obstante, os governos poderão estabelecer exceções no que se refere a:

- pessoas empregadas a bordo de navios pertencentes a uma autoridade pública – quando esses navios não se destinam ao comércio –, de barcos de pesca costeira, de barcos de arqueação bruta inferior a 25 toneladas, e a barcos de madeira, de construção primitiva;
- pessoas empregadas a bordo por conta de um empregador que não seja o armador;
- pessoas empregadas exclusivamente nos portos, em reparo, limpeza, carga ou descarga de navios;
- membros da família do armador;
- práticos.

A Convenção estabelece que as obrigações do armador deverão cobrir os riscos:

- de doença ou acidente ocorridos enquanto o marítimo está sob contrato de engajamento;
- de morte que resulte dessa doença ou desse acidente.

A assistência (tratamento, medicamentos e outros meios terapêuticos), a alimentação e o alojamento correrão por conta do armador até a cura do doente ou ferido, ou até que seja comprovado o cará-

ter permanente da doença ou da incapacidade. A legislação do país da bandeira poderá determinar um limite de assistência a seu encargo que não poderá ser inferior a dezesseis semanas, contadas a partir do dia do acidente ou do início da doença. A responsabilidade do armador também poderá ser limitada pela legislação nos casos em que a gente do mar esteja amparada por sistemas nacionais de seguro obrigatório de acidente ou doença ou de indenização por acidentes de trabalho.

Quando a doença ou o acidente envolve uma incapacidade para o trabalho, o armador deverá pagar:

- o salário total enquanto o ferido ou doente permanecer a bordo;
- o salário total ou parcial segundo determine a legislação do país da bandeira, desde o momento do desembarque e durante um período determinado pelas circunstâncias da doença ou até que tenha o direito de receber os benefícios de um sistema obrigatório de seguridade social, se o doente ou ferido tem encargos de família. A legislação do país da bandeira poderá limitar, a um período inferior a dezesseis semanas, a responsabilidade do armador com uma pessoa desembarcada.

O armador deverá pagar os gastos de repatriação (incluídos gastos de transporte, alojamento e alimentação) de qualquer doente ou ferido desembarcado durante a viagem por motivo de doença ou acidente.

O armador deverá ainda custear os gastos de funeral em caso de morte ocorrida a bordo ou em caso de morte ocorrida em terra, se no momento do falecimento o marítimo tivesse direito a tratamento médico e à manutenção por conta do armador.

Por último, deverá ser exigido do armador ou de seu representante a adoção de medidas para proteger os pertences deixados a bordo por marítimo doente, ferido ou morto.

A segunda convenção, ou seja, a Convenção (56), de 1936, sobre seguro de saúde da gente do mar, aplica-se a todas as pessoas empregadas a bordo de um navio que não seja de guerra e destinado habitualmente a navegação ou a pesca marítima; não obstante, os governos poderão estabelecer exceções no que se refere a:

- pessoas empregadas a bordo de navios pertencentes a uma autoridade pública, quando esses navios não se destinam ao comércio marítimo;
- pessoas cujos salários ou rendimentos excedam determinado limite;
- pessoas que não recebam remuneração em dinheiro;
- pessoas que não residam no território do país da bandeira;
- pessoas que não tenham alcançado ou ultrapassado os limites de idade determinados;
- membros da família do empregador;
- práticos.

Essa Convenção estabelece que toda pessoa empregada a bordo de um navio estará sujeita ao seguro obrigatório de saúde. Isto significa basicamente que o assegurado incapacitado para o trabalho e privado de salário por motivo de doença, não-causada por má conduta intencional, terá direito a uma indenização em dinheiro, pelo menos durante as vinte e seis primeiras semanas ou durante os cento oitenta primeiros dias de incapacidade. A indenização poderá ser suspensa enquanto o segurado estiver a bordo de navio ou no exterior; a suspensão poderá ser total ou parcial, enquanto o segurado for mantido pelo seguro ou por fundos públicos, ou enquanto receber outro benefício em virtude da lei. Em geral, o segurado terá direito de forma gratuita, desde o princípio da doença e pelo menos até a expiração do período previsto para a concessão da indenização por doença, à assistência facultativa de um médico devidamente qualificado, assim como a medicamentos e outros meios terapêuticos de boa qualidade e em quantidade suficiente. Essa Convenção estabelece também que a legislação nacional abrangerá a concessão de assistência jurídica e financeira aos familiares das pessoas

seguradas, a mulher, por maternidade, e os familiares, por morte do segurado. Outras disposições referem-se ao financiamento e à administração do seguro saúde, ao direito de recurso em caso de litígio sobre o direito do segurado aos benefícios, etc.

A terceira convenção, ou seja, a Convenção (139), de 1969, sobre assistência médica e financeira por doença, é um instrumento de caráter global aplicável aos trabalhadores em geral e também à gente do mar. As eventualidades cobertas por essa Convenção são as seguintes:

- necessidade de assistência médico-curativa e, nas condições fixadas, de assistência médica preventiva;
- incapacidade para o trabalho, conforme definida na legislação nacional, que resulte de uma doença e que implique a suspensão de ganhos.

A Convenção contém disposições detalhadas relativas à assistência médica e financeira por doença, nas quais são determinadas quais são as pessoas protegidas; a natureza e duração da assistência médica; o pagamento, o valor e a duração da assistência financeira por doença; as possibilidades de suspensão da assistência; o direito de interpor recurso em caso de privação de assistência, etc.

Procedimentos de controle de navios de bandeira estrangeira

1. Recebendo-se uma queixa de um membro da tripulação, de um sindicato ou de qualquer pessoa ou organização interessada na segurança do navio, inclusive a segurança e a saúde de sua tripulação, ou havendo provas de que não se respeitam a bordo do navio as normas aceitas de proteção da saúde e assistência médica baseadas nos princípios de caráter geral enunciados nas Convenções (55)⁽¹⁾, (56)⁽¹⁾ ou (130)⁽¹⁾, por exemplo, nos casos em que:

1 Ver Parágrafo 3, pp. 23-24.

Inspecção das condições de trabalho a bordo de navios

- a) a gente do mar, com contrato de engajamento, não houvesse recebido tratamento médico adequado em caso de doença ou acidente;
- b) um armador ou um comandante de navio não tivesse atendido a solicitação de desembarque de um marítimo doente ou ferido, respaldada por pessoa competente no âmbito médico, num porto estrangeiro, durante uma viagem, para receber tratamento médico ou ser repatriado às custas do armador;
- c) a gente do mar não estivesse devidamente amparada a respeito das doenças ou acidentes ocorridos durante o período de seu contrato, de morte resultante dessas doenças ou acidentes, do recebimento de seu salário integral enquanto a pessoa doente ou acidentada permanece a bordo ou quanto à responsabilidade do armador, após o desembarque, até a cura da pessoa doente ou acidentada ou durante um período prescrito.

O inspetor poderá:

- a) recomendar a elaboração de um relatório e sua remessa ao governo do país da bandeira, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado da Organização Internacional do Trabalho;
- b) exigir que se sane toda situação a bordo que seja manifestamente perigosa para a segurança ou saúde da gente do mar.

2. Antes de tomar as medidas necessárias para sanar a situação, o inspetor ou outra autoridade marítima deverá informar, de modo imediato, o mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira, e solicitará sua presença, se possível. Caso necessário, o inspetor do navio deverá obter assessoramento das autoridades médicas ou da seguridade social do país do porto.

3. O inspetor não deverá em nenhum caso reter ou atrasar o navio sem motivo. Somente poderá ser considerada a possibilidade de deter um navio enquanto mantiver consultas com as autoridades competentes dos países da bandeira e do porto, no caso de que se tenham registrado deficiências que ponham em grave perigo a segurança do

navio ou a segurança de qualquer membro da tripulação em consequência, por exemplo, de um nível deficiente de lotação por doença de tripulantes.

Repatriação

A Convenção (23), de 1926, sobre a repatriação da gente do mar, aplica-se a todos os navios destinados a navegação marítima, e a armadores, comandantes e gente do mar desses navios. Não se aplica a navios de guerra, a navios do país que não destinados ao comércio marítimo, a navios de cabotagem nacional, a iates de recreio, a embarcações compreendidas na denominação de "saveiros", a barcos de pesca, a embarcações cuja arqueação bruta seja inferior a 100 toneladas ou a 300 metros cúbicos, ou a navios destinados ao comércio marítimo interior de arqueação inferior à estabelecida pela legislação nacional.

A Convenção estipula as condições nas quais a gente do mar tem direito a sua repatriação, regulamenta a questão de gastos de repatriação e impõe à autoridade pública do país de matrícula a obrigação de zelar pela repatriação. Outros detalhes das disposições essenciais da Convenção de interesse para os inspetores são oferecidos a seguir.

Exigências básicas

1. A gente do mar empregada a bordo de navios cobertos pela Convenção, que tenha sido desembarcada durante ou no fim do contrato terá direito de recondução a seu próprio país, seja no porto onde foi contratada, ou no porto de saída do navio, segundo o estabelecido pela legislação nacional. A legislação nacional do país da bandeira deverá prever disposições relativas a repatriação, inclusive disposições que determinem a quem cabe o encargo da repatriação.

2. Ficam excluídos dessa exigência os práticos, alunos de navios-escola, aprendizes, tripulantes da frota de guerra e outras pessoas do Estado.

3. Poderá ser considerada repatriada a gente do mar quando lhe for obtido um emprego a bordo de um navio que se dirija a um dos pontos de destino mencionados no Parágrafo 1, acima.

4. Será considerada repatriada a gente do mar que tenha desembarcado em seu próprio país, no porto onde foi contratada, ou num porto vizinho, ou no porto de saída do navio.

5. As condições nas quais a gente do mar estrangeira, embarcada num país que não o seu, terá direito a ser repatriada deverão ser definidas pela legislação nacional do país da bandeira ou pelo contrato de engajamento concluído entre o armador e a gente do mar.

6. Os gastos de repatriação não correrão por conta da gente do mar se desembarcada por:

- a) acidente ocorrido em serviço do navio;
- b) naufrágio;
- c) doença que não possa ser imputada a falta ou ato voluntário;
- d) licença cuja causa não lhe seja imputável.

7. Os gastos de repatriação deverão abranger todos os relacionados com transporte, alojamento e manutenção da gente do mar durante a viagem. Incluirão também a manutenção da gente do mar até o momento fixado para seu embarque. A gente do mar repatriada como membro de uma tripulação terá direito à remuneração pelos serviços prestados durante a viagem.

8. A autoridade competente do país da bandeira terá obrigação de zelar pela repatriação da gente do mar, sem distinção de nacionalidade e, se necessário, de lhe adiantar os gastos da repatriação.

Procedimentos de controle de navios de bandeira estrangeira

Recebendo-se uma queixa de um membro da tripulação, de um sindicato ou de qualquer pessoa ou organização interessada na segurança do navio, inclusive a segurança e a saúde de sua tripulação, ou havendo provas de que o navio não cumpre as normas mínimas sobre repatriação determinadas pela Convenção (23)⁽¹⁾, o inspetor deverá:

- a) recomendar que seja preparado e enviado um relatório ao governo do país da bandeira, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado da Organização Internacional do Trabalho;
- b) exigir que seja saneada qualquer situação a bordo que resulte realmente perigosa para a segurança ou a saúde.

2. Antes de adotar medidas para sanar quaisquer dessas situações, o inspetor ou outras autoridades marítimas deverão informar imediatamente o mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira, e, se possível, solicitar sua presença para supervisionar a repatriação dos tripulantes, qualquer que seja sua nacionalidade, e subsidiar antecipadamente seus gastos, quando necessário.

3. O inspetor não reterá ou atrasará, sem motivo, nenhum navio por não haver obtido solução de divergência sobre a repatriação, a menos que implique, por exemplo, um nível deficiente da lotação, em consequência da repatriação, que possa pôr em grave perigo a segurança do navio ou a segurança ou saúde das pessoas a bordo.

Liberdade sindical, proteção do direito sindical e negociação coletiva

A liberdade sindical e o direito sindical e de negociação coletiva figuram entre as liberdades e os direitos humanos básicos defendidos

1 Ver Parágrafo 3, pp. 23-24.

pela OIT. São pré-requisitos essenciais para a conquista da justiça social e permitem aos trabalhadores expressar suas aspirações. Por essa razão, a Convenção (87), de 1948, sobre a liberdade sindical e a proteção do direito sindical, e a Convenção (98), de 1949, sobre o direito sindical e negociação coletiva, são as duas mais importantes convenções da OIT no âmbito dos direitos sindicais. Ambos os instrumentos estão enumerados no anexo da Convenção (147); isso significa que os países que as ratificaram devem cumprir, pela legislação e pela prática, com respeito aos navios matriculados em seus territórios, as exigências estipuladas pelas disposições das Convenções (87) e (98). As exigências básicas de interesse direto para a inspeção das condições de trabalho a bordo de navios são a seguir enumeradas:

1. Trabalhadores e empregadores, sem discriminação e sem prévia autorização, têm o direito de constituir as organizações que considerem convenientes.

2. Os trabalhadores deverão gozar de adequada proteção contra quaisquer atos de discriminação tendentes a reduzir a liberdade sindical em relação com seu emprego, como os que tenham por objetivo:

- a) sujeitar o emprego de um trabalhador à condição de que não se filie a um sindicato ou deixe de ser membro de um sindicato;
- b) demitir um trabalhador ou prejudicá-lo de qualquer forma por motivo de sua filiação sindical ou de sua participação em atividades sindicais.

3. As organizações de trabalhadores e de empregadores deverão gozar de adequada proteção contra qualquer ato de ingerência de umas nas outras, seja diretamente ou por meio de seus agentes ou membros, em sua constituição, funcionamento ou administração e, em particular, contra atos que tendam a colocar as organizações dos trabalhadores sob o controle ou domínio de um empregador ou de uma organização de empregadores.

No exercício dos direitos relativos à liberdade sindical e à proteção do direito sindical, trabalhadores e empregadores, bem como suas respectivas organizações e demais pessoas ou coletividades sindicalizadas, estão obrigados a respeitar a legalidade. A legislação nacional não diminuirá nem será aplicada de modo a reduzir as garantias desses direitos.

As Convenções (87) e (98)⁽¹⁾ estipulam também que:

- as organizações de trabalhadores e de empregadores têm o direito de elaborar seus estatutos e regulamentos administrativos, eleger livremente seus representantes, organizar sua administração e suas atividades e formular seu programa de ação;
- as autoridades públicas devem-se abster de qualquer ingerência que vise limitar esse direito ou cercear seu exercício legal;
- as organizações de trabalhadores e de empregadores têm o direito de constituir federações e confederações, bem com de a elas se filiarem, e toda organização, federação e confederação tem o direito de filiar-se a organizações internacionais de trabalhadores e de empregadores;
- deverão ser adotadas medidas adequadas às condições nacionais, quando necessário, para estimular e fomentar entre os empregadores, de um lado, e as organizações de trabalhadores, do outro, o pleno desenvolvimento e uso dos procedimentos de negociação voluntária, com o objetivo de regulamentar, por meio de contratos coletivos, as condições de emprego.

Procedimentos de controle de navios de bandeira estrangeira

1. A bordo de navios de bandeira estrangeira fundeados no porto podem surgir problemas relacionados com as condições de emprego e

1 Ver Parágrafo 3, pp. 23-24.

com as atividades sindicais da gente do mar, que afetem seu serviço e requeiram a intervenção das autoridades do país do porto.

2. Recebendo-se uma queixa de um membro da tripulação, de um sindicato ou de qualquer pessoa ou organização com interesse na segurança do navio, inclusive a segurança e a saúde de sua tripulação, ou havendo provas de que a situação a bordo não está de acordo com as disposições das Convenções (87) e (98), o inspetor deverá informar os interessados que a OIT dispõe de procedimento e mecanismo específicos para examinar as queixas apresentadas pelas organizações de empregadores ou de trabalhadores ou pelos governos sobre supostas violações dos direitos sindicais.

O inspetor poderá também:

- a) recomendar que seja preparado um relatório sobre a situação e seja enviado ao governo do país da bandeira, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado da OIT;
- b) exigir o saneamento de qualquer situação a bordo que resulte em claro perigo para a segurança ou a saúde.

3. Antes de adotar medidas para remediar quaisquer destas situações, o inspetor ou outras autoridades marítimas deverão informar imediatamente o mais próximo representante marítimo, consular ou diplomático, do país da bandeira, e, se possível, solicitar sua presença.

4. O inspetor não reterá nem atrasará, sem motivo, nenhum navio. A conveniência de reter um navio somente deve ser considerada se há gente do mar que abandone o navio, deixando-o com uma tripulação quantitativa e qualitativamente inadequada para sua navegação segura, de acordo com o previsto na legislação do país da bandeira ou, por outro lado, pondo em risco a segurança ou a saúde do restante da tripulação.

ANEXOS



Anexo I

Disposições fundamentais da Convenção (147) sobre a marinha mercante (normas mínimas), 1976

Artigo 1º

1. Salvo disposições em contrário neste Artigo, esta Convenção aplica-se a todo navio de mar, de propriedade pública ou privada, empregado, para fins comerciais, no transporte de cargas ou de passageiros ou em outras finalidades comerciais.

2. A lei e regulamentos nacionais determinarão quando um navio será considerado navio de mar para os fins da presente Convenção.

3. A presente Convenção aplica-se aos rebocadores de mar.

4. A presente Convenção não se aplica:

- a) a navios a vela, equipados ou não com motores auxiliares;
- b) a navios empregados na pesca, inclusive na pesca da baleia ou em operações semelhantes;
- c) a navios de pequena tonelagem nem a navios-plataforma para perfuração e exploração de petróleo, desde que não sejam utilizados na navegação, cabendo à autoridade competente de cada país definir, em consulta com as organizações mais representativas dos armadores e dos marítimos, os navios que se enquadram na presente disposição.

5. Nenhuma disposição desta Convenção será interpretada de modo a estender o alcance de aplicação das convenções enumeradas no Anexo à presente Convenção ou de alguma das disposições ali contidas.

Artigo 2º

Todo País-membro que ratifica esta Convenção obriga-se:

- a) a promulgar leis ou regulamentos que estabeleçam para os navios matriculados em seu território:
 - i) normas de segurança, inclusive as que dizem respeito a aptidão da tripulação, a horas de trabalho e a seu efetivo, para salvaguarda da vida humana a bordo;
 - ii) sistema adequado de seguridade social;
 - iii) condições de emprego e de vida a bordo, na medida em que, a seu critério, não estejam cobertas por convenções coletivas ou impostas por tribunais competentes, de modo a obrigar do mesmo modo armadores e marítimos interessados, verificando que as disposições dessa legislação sejam, no seu todo, equivalentes às convenções ou aos artigos de convenções relacionadas no Anexo à presente Convenção, na medida em que o País-membro não estiver de outro modo, obrigado a cumprir as convenções em causa;
- b) a exercer efetivamente sua jurisdição ou controle sobre os navios matriculados em seu território no que concerne a:
 - i) normas de segurança, inclusive as que dizem respeito à aptidão da tripulação, a horas de trabalho e a seu efetivo, prescritas pela legislação nacional;
 - ii) funcionamento do sistema de seguridade social prescrito pela legislação nacional;
 - iii) condições de emprego e de vida a bordo prescritas pela legislação nacional ou impostas por tribunais competentes de modo a obrigar, da mesma maneira, armadores e marítimos;
- c) assegurar que as medidas previstas para um controle eficaz das outras condições de emprego e de vida a bordo resultem, quando o País-membro não tem jurisdição efetiva, de acordos entre armadores ou suas organizações e organizações de marítimos,

constituídas de conformidade com as disposições fundamentais da convenção sobre a liberdade sindical e a proteção do direito sindical, de 1948, e da convenção sobre o direito sindical e negociação coletiva, de 1949;

d) assegurar:

i) a existência de procedimentos adequados, sujeitos à supervisão geral da autoridade competente e que prevejam, quando for o caso, consultas tripartites entre essa autoridade e as organizações representativas de armadores e de marítimos, com relação ao engajamento de marítimos em navios matriculados em seu território e ao exame de queixas apresentadas nesse sentido;

ii) a existência de procedimentos adequados, sujeitos à supervisão geral da autoridade competente e que prevejam, quando for o caso, consultas tripartites entre essa autoridade e organizações representativas de armadores e de marítimos, com relação ao exame de toda queixa relativa ao engajamento e formulada, se possível, no momento do engajamento, em seu território, por marítimos de sua própria nacionalidade em navios matriculados em país estrangeiro, e assegurar que tais queixas, assim como toda queixa relativa ao engajamento e formulada, se possível, no momento do engajamento, em seu território, por marítimos estrangeiros em navios matriculados em país estrangeiro, sejam prontamente encaminhadas pela autoridade competente à autoridade competente do país da matrícula do navio, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado Internacional do Trabalho;

e) assegurar que marítimos engajados em navios matriculados em seu território sejam devidamente qualificados ou formados nas funções para as quais são contratados, tendo em vista o que dispõe a Recomendação sobre a formação profissional dos marítimos, de 1970;

f) assegurar, por meio de inspeções ou por outros dispositivos

apropriados, que os navios matriculados em seu território estejam conformes às convenções internacionais do trabalho que tenha ratificado, aplicáveis e em vigor, à legislação requerida pela alínea a) deste Artigo e, de acordo com a legislação nacional, aos contratos coletivos aplicáveis;

- g) abrir inquérito oficial sobre todos os acidentes marítimos graves que envolvam navios matriculados em seu território, especialmente quando há feridos e/ou perda de vida humana, cujo relatório final deve ser normalmente tornado público.

Artigo 3º

Todo País-membro que ratificar esta Convenção informará, na medida do possível, seus nacionais sobre problemas que podem resultar do engajamento em navio matriculado num país que não a tenha ratificado, enquanto não estiver convencido de que são aplicadas normas equivalentes às estabelecidas por esta Convenção. As medidas tomadas, nesse sentido, pelo país que ratificar a presente Convenção, não deverão estar em contradição com o princípio da livre movimentação dos trabalhadores, estipulado pelos tratados dos quais os dois estados podem fazer parte.

Artigo 4º

1. Se um País-membro, que ratificou esta Convenção e em cujo porto um navio faz escala, no curso normal de sua rota ou por razão inerente à sua exploração, recebe uma queixa ou tem prova de que esse navio não satisfaz às normas constantes desta Convenção, após sua entrada em vigor, pode enviar um relatório ao governo do país de matrícula do navio, com cópia para o Diretor Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, e tomar as medidas necessárias para sanar toda situação a bordo que represente claramente um perigo para a segurança ou a saúde.

2. Ao tomar essas medidas, o País-membro deverá delas dar conhecimento imediato ao mais próximo representante marítimo, con-

sular ou diplomático, do país da bandeira e solicitar a presença, se possível, desse representante. Mas sem motivos razoáveis, não deverá reter ou atrasar, o navio.

3. Para os fins do presente Artigo, entende-se por "queixa" toda informação apresentada por um membro da tripulação, um organismo profissional, uma associação, um sindicato ou, de uma maneira geral, por qualquer pessoa interessada na segurança do navio, inclusive sob o aspecto de riscos relativos à segurança ou à saúde de sua tripulação.

Anexo

Convenção (138), de 1973, sobre a idade mínima, ou Convenção (58) (revista), de 1936, sobre a idade mínima (trabalho marítimo), ou a Convenção (7), de 1920, sobre a idade mínima (trabalho marítimo);

Convenção (55), de 1936, sobre as obrigações do armador em caso de doença ou acidente de marítimos, ou Convenção (56), de 1936, sobre seguro-invalidéz de marítimos, ou Convenção (130), de 1969, sobre assistência médica e indenizações por invalidez;

Convenção (73), de 1946, sobre o exame médico de marítimos;

Convenção (134), de 1970, sobre a prevenção de acidentes (marítimos), Artigos 4º e 7º;

Convenção (92) (revista), de 1949, sobre o alojamento da tripulação;

Convenção (68), de 1946, sobre a alimentação e serviço de câmara (tripulação dos navios), Artigo 5º;

Convenção (53), de 1936, sobre os certificados de aptidão dos oficiais (Artigos 3º e 4º)⁽¹⁾;

Convenção (87), de 1948, sobre a liberdade sindical e a proteção do direito sindical;

Convenção (98), de 1949, sobre o direito sindical e negociação coletiva.

1 No caso de a rigorosa observância das normas pertinentes da Convenção sobre certificados de aptidão dos oficiais, de 1936, criar problemas suscetíveis de prejudicar os sistemas e procedimentos estabelecidos por um país para a outorga de certificados de aptidão, aplicar-se-á, em justas proporções, o princípio da equivalência, para evitar conflitos com os dispositivos estabelecidos por esse Estado nessa área.

Anexo II

Disposições fundamentais da Recomendação (28) sobre a inspeção do trabalho (marítimo), de 1926

A Conferência Geral recomenda a cada País-membro da Organização Internacional do Trabalho que considere os seguintes princípios:

I. Objeto da inspeção

1. A autoridade ou as autoridades responsáveis, em cada país, pela inspeção das condições em que se desenvolve o trabalho dos marítimos devem ter como objetivo essencial assegurar a aplicação de todas as leis e de todos os regulamentos referentes a essas condições e à proteção dos marítimos no exercício de sua profissão.

2. Se conveniente e possível, confiarão às autoridades de controle, em razão da experiência que lhes facilita sua função essencial, tarefas acessórias de natureza social, variando de acordo com as preocupações, costumes ou tradições dos diversos países, podendo essas tarefas lhes serem atribuídas a título complementar, à condição:

- a) de que de nenhum modo interfiram no desempenho das principais obrigações dos inspetores;
- b) de que de nenhum modo prejudiquem a autoridade e a imparcialidade indispensáveis aos inspetores em suas relações com armadores e marítimos.

II. Organização da inspeção

A Conferência recomenda:

3. Que, desde que compatível com as práticas administrativas e a fim de assegurar maior uniformidade possível na aplicação de leis e regulamentos relativos às condições nas quais se desenvolve o trabalho dos marítimos, os diversos serviços ou autoridades responsáveis pelo controle dessas leis e regulamentos dependam de uma mesma administração central;

4. Que, se as práticas administrativas existentes não permitirem essa centralização de controle, os diversos serviços ou administrações cuja atividade vise, total ou parcialmente, a proteção dos marítimos, devem estar em condições de se beneficiarem mutuamente de suas experiências e de pautar seus métodos segundo os princípios comuns que se tiverem revelado mais eficazes;

5. Que, nesse sentido, sejam estabelecidas uma estreita ligação e uma colaboração constante entre esses diversos serviços ou administrações na medida compatível com as práticas administrativas de cada país e segundo as modalidades consideradas as mais oportunas (intercâmbio de relatórios, de informações, reuniões periódicas, etc.);

6. Que, serviços ou autoridades responsáveis pela supervisão das condições nas quais se desenvolve o trabalho dos marítimos, mantenham-se em contato com as autoridades responsáveis pela inspeção industrial, em matérias de interesse comum.

III. Relatórios dos serviços de inspeção

A Conferência recomenda:

7. Que seja publicado, pela autoridade central ou pela colaboração das diversas autoridades responsáveis, um relatório anual global sobre o controle das condições em que se desenvolve o trabalho dos marítimos;

8. Que esse relatório anual contenha a relação de leis e regulamentos nacionais relativos às condições em que se desenvolve o trabalho dos marítimos e sua supervisão, como também de todas as modificações dessas leis e regulamentos que entraram em vigor durante o ano;

9. Que contenha igualmente quadros estatísticos com todos os

Inspeção das condições de trabalho a bordo de navios

comentários úteis sobre a organização e a atividade da inspeção e versando especialmente, tanto quanto possível e na medida compatível com a prática administrativa nacional, sobre os seguintes pontos:

- a) o número de navios aprestados sujeitos às várias formas de inspeção, classificados de acordo com o seu tipo náutico (navios de propulsão mecânica e veleiros) e cada categoria subdividida ela própria segundo sua destinação;
- b) o número de marítimos efetivamente embarcados a bordo de navios de cada classe;
- c) o número de navios visitados por inspetores e a indicação do efetivo de suas tripulações;
- d) o número e a natureza das infrações registradas pelos inspetores e as sanções infligidas;
- e) o número, a natureza e a causa dos acidentes de trabalho de que são vítimas os marítimos;
- f) as medidas tomadas para a aplicação das disposições das convenções internacionais do trabalho relativas às condições de trabalho dos marítimos, e o efeito dado a essas disposições, seja por meio do relatório anual enviado ao Secretariado Internacional do Trabalho, nos termos do Artigo 22 da Constituição da OIT, seja por qualquer outra forma.

IV. Poderes e funções dos inspetores

a) Poderes de fiscalização

A Conferência recomenda:

10. Que as autoridades de controle, devidamente identificadas como tais, tenham o direito, nos termos da legislação nacional:

- a) de visitar de improviso, a qualquer hora do dia ou da noite, nas águas territoriais nacionais ou estrangeiras e, em casos excepcionais previstos pela legislação nacional e mediante autorização da

autoridade marítima, no mar, todo navio de bandeira nacional, ficando, além disso, entendido que, na prática, o momento e as condições dessa visita deverão ser estabelecidos de modo a evitar, tanto quanto possível, graves transtornos na operação do navio;

- b) de interrogar, sem testemunhas, a tripulação assim como toda pessoa cujo testemunho possa lhes parecer útil; de abrir os inquéritos que julgarem necessários e de pedir vista de todos os papéis e documentos de bordo cuja guarda é prescrita por leis e regulamentos e digam respeito ao objeto da inspeção.

11. Que as legislações nacionais contenham disposições que estabeleçam que os inspetores serão obrigados, por juramento ou por qualquer outra forma, de acordo com as práticas administrativas ou os costumes de cada país, e, sob pena de sanções penais ou de apropriadas medidas disciplinares, a não revelar os segredos dos assuntos comerciais de que possam ter conhecimento no exercício de suas funções.

- b) Poderes de coagir

A Conferência recomenda:

12. Que as autoridades de controle tenham o direito, nos casos graves, quando a saúde ou a segurança da tripulação estão ameaçadas, de interditar a partida de um navio, com a autorização formal da autoridade portuária, até que as medidas necessárias tenham sido tomadas a bordo para a observância das disposições legais, ressalvado o recurso à autoridade administrativa superior ou à autoridade judiciária, de acordo com a legislação dos diversos países;

13. Que a interdição da partida de um navio seja considerada como uma medida de excepcional gravidade, que só deve ser tomada em última instância, após terem sido empregados, sem sucesso, todos os meios legais de que dispõe a autoridade de controle em cada país para fazer respeitar a lei;

14. Que as autoridades de controle tenham o poder de prescrever, em determinados casos, medidas imediatas para assegurar a aplicação

das leis e regulamentos concernentes às condições nas quais se desenvolve o trabalho dos marítimos, ressalvado o recurso à autoridade administrativa superior ou à autoridade judiciária, de acordo com a legislação de cada país;

15. Que a autoridade central tenha o poder de conceder, em determinados casos, derrogações de certas disposições das leis ou regulamentos concernentes às condições em que se desenvolve o trabalho dos marítimos, quando considerar que as ditas disposições foram praticamente respeitadas ou que sua observância não é necessária em virtude das circunstâncias particulares do caso examinado, à condição, porém, de que as medidas tomadas ou as soluções adotadas para alcançar o objetivo visado sejam de eficácia no mínimo igual à que teria resultado da estrita observância das disposições legais ou regulamentares.

c) Direito de pedir a inspeção

A Conferência recomenda:

16. Que as legislações nacionais contenham disposições que assegurem ao comandante de um navio o direito de pedir a inspeção sempre que julgar necessário;

17. Que as legislações nacionais contenham disposições que assegurem aos membros da tripulação de um navio, nas condições por elas determinadas, o direito de pedir a inspeção de todas as matérias relativas a higiene, a segurança do navio e a regulamentação das condições em que se desenvolve o trabalho dos marítimos.

d) Cooperação dos armadores e dos marítimos com o serviço de inspeção

A Conferência recomenda:

18. Que, na medida compatível com as práticas administrativas de cada país e nas modalidades que se revelarem as mais apropriadas, armadores e marítimos sejam convocados a cooperar no controle da aplicação das leis e dos regulamentos relativos às condições em que se desenvolve o trabalho dos marítimos.

A Conferência chama particularmente a atenção dos diversos países para os seguintes métodos de cooperação:

- a) é essencial que todas as facilidades sejam concedidas aos marítimos para chamar livremente a atenção das autoridades de controle, diretamente ou por meio de seus mandatários devidamente autorizados, para toda infração da lei cometida a bordo do navio do qual são empregados; é essencial, além disso, que, na medida do possível, seja imediatamente instaurado, pela autoridade de controle, inquérito a respeito dessas queixas que serão consideradas pela autoridade de controle como absolutamente confidenciais;
- b) a fim de assegurar a total cooperação de armadores e marítimos, e de suas respectivas organizações, com o serviço de inspeção, e a fim de melhorar as condições no tocante à saúde e à segurança dos marítimos, é conveniente que as autoridades de controle consultem, vez por outra, os representantes das organizações de armadores e de marítimos sobre as melhores medidas a ser tomadas nesse sentido. É igualmente conveniente que comissões mistas, compostas de armadores e de marítimos, sejam instituídas e disponham de meios de cooperar com os diferentes serviços de controle na aplicação das leis e regulamentos concernentes às condições nas quais se desenvolve o trabalho dos marítimos.
- e) Garantias a exigir dos inspetores

A Conferência recomenda:

19. Que os inspetores sejam escolhidos de modo a inspirar plena confiança tanto aos armadores como aos marítimos e que, nesse sentido, deles se exijam:

- a) as qualidades que assegurem imparcialidade absoluta no exercício de suas funções;
- b) os conhecimentos técnicos necessários para o desempenho de suas funções.

Convém que os serviços de inspeção disponham, tanto a título permanente como a título temporário, ao arbítrio das autoridades administrativas, de pessoas que tenham experiência em serviços marítimos;

20. Que, quando necessário, sejam assessorados em suas funções por peritos competentes que gozem da confiança tanto dos armadores como dos marítimos;

21. Que os inspetores tenham a condição de funcionários públicos e estejam enquadrados num regime jurídico que os torne independentes das mudanças de governo;

22. Que lhes seja proibido ter qualquer interesse financeiro nas empresas sujeitas à sua inspeção.

f) Intervenções diversas

A Conferência recomenda:

23. Que os inspetores que, pela própria natureza de suas funções, estão em condições especiais de observar os resultados práticos da aplicação das leis e regulamentos relativos às condições em que se desenvolve o trabalho dos marítimos, sejam chamados a contribuir, na medida compatível com os métodos administrativos de cada país, para a melhoria da legislação protetora dos marítimos e, além disso, a ajudar a promover, tão efetivamente quanto possível, a prevenção de acidentes;

24. Que sejam chamados, na medida compatível com as práticas administrativas de cada país, a participar de inquéritos sobre os naufrágios e acidentes a bordo e que, eventualmente, tenham o direito de apresentar relatórios sobre os resultados desses inquéritos;

25. Que, na medida compatível com os métodos administrativos de cada país, sejam convidados a colaborar na preparação de projetos de leis e regulamentos relativos à proteção dos marítimos.