



Organização
Internacional
do Trabalho



1919-2019

**Convenção do Trabalho Marítimo, 2006,
tal como emendada (MLC 2006)**

QUESTÕES FREQUENTES



Edição do Centenário, 2019

Departamento
das Normas
Internacionais
do Trabalho

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO

DEPARTAMENTO DAS NORMAS INTERNACIONAIS DO TRABALHO

**Convenção do Trabalho Marítimo,
2006, tal como emendada (MLC, 2006)
Questões Frequentes**

Quinta edição, 2019
(www.ilo.org/mlc)

BUREAU INTERNACIONAL DO TRABALHO, GENEBRA

Copyright © Organização Internacional do Trabalho 2019

Primeira edição 2006

Quinta edição, 2019

As publicações do *Bureau* Internacional do Trabalho gozam da proteção dos direitos de autor em virtude do Protocolo 2 anexo à Convenção Universal sobre Direito de Autor. Não entanto, breves extratos dessas publicações podem ser reproduzidos sem autorização, desde que mencionada a fonte. Os pedidos para obtenção dos direitos de reprodução ou tradução devem ser dirigidos ao *ILO Publications (Rights and Permissions)*, *International Labour Office*, CH-1211 Genebra 22, Suíça, ou por e-mail: pubdroit@ilo.org. Os pedidos serão sempre bem-vindos.

As bibliotecas, instituições e outros utilizadores registados em organizações de direitos de reprodução poderão fazer cópias nos termos das licenças que lhes forem concedidas para este fim. Consulte o sítio web www.ifro.org para conhecer a entidade reguladora do seu país.

Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, tal como emendada (MLC, 2006) - Questões Frequentes

ISBN 9789220363720 (web pdf)

Também disponível em inglês: *Maritime Labour Convention, 2006, as amended. Frequently Asked Questions* (ISBN 978-92-2-031472-2 (impresso) and 978-92-2-031473-9 (web pdf)); francês: *Convention du travail maritime, 2006; telle qu'amendée (MLC, 2006). Questions fréquentes. Cinquième édition, 2019* (ISBN 978-92-2-229757-3), Genebra, 2019, em espanhol: *Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, en su versión enmendada (MLC, 2006). Preguntas más frecuentes. Quinta edición, 2019*.

A tradução desta publicação só foi possível com o financiamento do Governo de Portugal através do Gabinete de Estratégia e Planeamento do Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social.

Dados de catalogação na publicação do BIT

As designações empregadas nas publicações do BIT, que estão em conformidade com a prática das Nações Unidas, e a apresentação de material nelas contido não implicam a tomada de qualquer posição por parte do *Bureau* Internacional do Trabalho sobre o estatuto jurídico de qualquer país, área ou território, ou das respetivas autoridades, ou sobre a delimitação das suas fronteiras.

A responsabilidade por opiniões expressas nos artigos assinados, nos estudos e noutros contributos, continua a ser exclusiva dos seus autores e autoras, pelo que a sua publicação não constitui uma aprovação por parte do *Bureau* Internacional do Trabalho das opiniões expressas nos mesmos.

A referência a nomes de empresas, produtos comerciais ou procedimentos não implica qualquer aprovação por parte do *Bureau* Internacional do Trabalho, e a omissão de qualquer empresa, produto comercial ou procedimento não implica qualquer apreciação desfavorável.

As publicações e os produtos digitais da OIT podem ser obtidos nas principais livrarias e plataformas de distribuição digital, ou encomendados diretamente a partir de ilo@turpin-distribution.com. Para obter mais informações, visite o nosso sítio web: www.ilo.org/publns ou contacte: ilopubs@ilo.org.

Prefácio

Esta quinta edição da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 – Questões Frequentes, da OIT, foi preparada pelo *Bureau* Internacional do Trabalho.

A Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006, tal como emendada, (MLC, 2006) foi adotada na 94.^a sessão (Marítima) da Conferência Internacional do Trabalho (CIT), em 23 de fevereiro de 2006. A MLC, 2006 entrou em vigor em 20 de agosto de 2013 e, em dezembro de 2019, tinha sido ratificada por 96 países representando mais de 91 por cento da arqueação bruta dos navios a nível mundial.

Desde 2006, tanto o interesse como a experiência adquirida com a aplicação da MLC, 2006 têm vindo a crescer. Em 2012, a fim de ajudar a promover uma maior apropriação da MLC, 2006 entre os constituintes da OIT, e também para facilitar a compreensão da Convenção, o *Bureau* Internacional do Trabalho preparou uma base de dados eletrónica em linha com respostas às *Questões Frequentes*, que também foi editada sob a forma de um documento impresso pelo BIT. Pretende ser uma fonte de informação facilmente acessível, que será atualizada regularmente. Este documento visa ajudar as pessoas envolvidas no estudo ou na aplicação da MLC, 2006 a encontrar respostas às questões que possam ter sobre esta Convenção inovadora da OIT.

Importa referir que as respostas dadas nas *Perguntas neste documento* não podem ser citadas como pareceres jurídicos autorizados. As respostas contidas neste documento destinam-se a proporcionar informação sob a forma de explicações breves remetendo para a Convenção e outros materiais de referência. Não são pareceres ou aconselhamento jurídico relativamente ao significado de uma prescrição da Convenção ou da sua aplicação a uma situação individual. Tais opiniões podem ser fornecidas pela OIT aos governos e organizações de marítimos e armadores, em particular, a pedido e no pressuposto de que apenas o Tribunal Internacional de Justiça tem competência para apresentar interpretações autorizadas sobre as Convenções internacionais do trabalho.

O presente documento faz parte de uma série de publicações e outros recursos, incluindo diretrizes recomendadas por reuniões de peritos, que foram desenvolvidos para ajudar os Membros da OIT na aplicação da MLC, 2006.

Todos estes recursos podem ser consultados e descarregados livremente a partir do sítio *web* da OIT dedicado à MLC, 2006, na ligação «*Monitoring and implementation tools*», em: www.ilo.org/mlc.

A preparação e publicação destes recursos não teria sido possível sem o apoio da cooperação técnica dos Membros da OIT.

Por último, pretende-se que a base de dados em linha com as questões frequentes sobre a MLC, 2006 seja atualizada e que as edições/revisões subsequentes sejam publicadas periodicamente para refletir estas atualizações com base em questões que surgiram durante a aplicação prática e jurídica da MLC, 2006.

Corinne Vargha
Diretora,
Departamento das Normas Internacionais
do Trabalho

Agradecimentos

Esta quinta edição das *Questões Frequentes* foi preparada sob a direção de Corinne Vargha, diretora do Departamento das Normas Internacionais do Trabalho do *Bureau* Internacional do Trabalho. Atualiza o texto das edições anteriores, que foram estabelecidas por conselheiros especiais da OIT sobre a MLC, 2006, Dominick Devlin e Moira L. McConnell, sob a liderança da antiga diretora do Departamento das Normas Internacionais do Trabalho, Cleopatra Doumbia-Henry. Agradecemos, em especial, a Alexandre Charbonneau, Federica Ninni e Beatriz Vacotto pelo seu trabalho na quinta edição, bem como a Eliane Willman, que geriu a edição e o tratamento da publicação.

Índice

	Página
Prefácio.....	iii
Agradecimentos.....	v
Como utilizar estas <i>Perguntas Frequentes</i>	1
Outras fontes de informação úteis.....	2
A. Questões gerais sobre a MLC, 2006.....	4
A1. O que é a MLC, 2006?.....	4
A2. Quais são os dois objetivos principais da MLC, 2006?.....	5
A3. De que forma irá a MLC, 2006 proteger melhor os marítimos em todo o mundo?.....	5
A4. O que se entende por «tratamento não mais favorável»?.....	6
A5. Que novidades apresenta a MLC, 2006?.....	6
A6. Quais são os temas dos «títulos»?.....	7
A7. A MLC, 2006 aplica-se diretamente aos armadores, navios e marítimos?.....	7
A8. Que medidas devem ser tomadas por um país para garantir que a MLC, 2006 é aplicada corretamente?.....	8
A9. O que é o código da MLC, 2006?.....	8
A10. Qual é a diferença entre artigos, regras, normas e princípios orientadores?.....	8
A11. O que é uma disposição «substancialmente equivalente»?.....	9
A12. Qual é o estatuto dos princípios orientadores na parte B do código?.....	9
A13. Por que razão se introduziram os princípios orientadores da parte B?.....	10
A14. Qual é o estatuto das Diretrizes para as Inspeções do Estado de Bandeira e das Diretrizes para os Inspectores de Controlo pelo Estado do Porto, da OIT, de 2008?.....	10
A15. A MLC, 2006 exige que os países cumpram as «Convenções fundamentais» da OIT?.....	10
A16. De que forma a MLC, 2006 facilita a ratificação e a aplicação das suas prescrições por parte dos países?.....	11
A17. Quando se tornou aplicável a MLC, 2006?.....	12
A18. Por que razão é provável que a MLC, 2006 atinja o objetivo de ratificação quase universal?.....	12
A19. O que acontecerá às Convenções sobre o trabalho marítimo adotadas antes de 2006?.....	13
A20. Que convenções da OIT foram consolidadas na MLC, 2006?.....	14
A21. De que forma pode ser atualizada a MLC, 2006?.....	14
A22. O que é a Comissão tripartida especial?.....	15
A23. Qual é o estatuto do Preâmbulo e da Nota Explicativa da MLC, 2006?.....	15
A24. O que significa o termo «Membro»?.....	15
A25. Quem é a autoridade competente?.....	15
A26. Onde se pode obter uma lista de países que ratificaram a MLC, 2006?.....	16
A27. Por que razão alguns países figuram na lista de países que ratificaram a MLC, 2006, disponível no sítio <i>web</i> da OIT, apesar de a Convenção não ter entrado em vigor nestes países?.....	16
A28. Onde posso obter as informações de contacto da autoridade nacional competente? responsável pela MLC, 2006?.....	16
A29. Qual é o papel da OIT na aplicação da MLC, 2006?.....	16

A30. A MLC, 2006 é relevante para os proprietários ou operadores de navios registados num país que não ratificou a Convenção?.....	17
A31. A MLC, 2006 é relevante para os marítimos estabelecidos em países que não ratificaram a Convenção?.....	17
A32. Onde posso receber formação sobre as inspeções da MLC, 2006?.....	18
A33. A OIT pode emitir certificados de habilitação de inspetores da MLC, 2006 para os portos e/ou os Estados de bandeira?.....	18
A34. A OIT pode ajudar a recuperar as retribuições não pagas ou a lidar com outros problemas relativos à vida a bordo de um navio?	18
A35. A OIT dispõe de uma base de dados de legislações, regulamentos nacionais ou de outras medidas de aplicação da MLC, 2006?.....	19
A36. Penso que as condições de trabalho e de vida a bordo de um navio não são boas; a OIT pode ajudar?.....	19
A37. Por que razão a OIT afirma que supervisiona a aplicação das convenções?..... O que significa esta afirmação? A OIT inspeciona navios?.....	19
A38. Qual é o papel da Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações (CEACR)?.....	19
A39. A MLC, 2006 aborda o problema da pirataria?.....	20
A40. A MLC, 2006 ajuda os marítimos em caso de abandono?.....	20
A41. Um país tem de adotar leis nacionais para ratificar a MLC, 2006?.....	21
A42. Onde posso obter uma cópia do formulário de relatório sobre a MLC, 2006 que os países que ratificaram a Convenção devem apresentar à OIT?.....	21
A43. O que deve fazer um país para ratificar a MLC, 2006? Que documentos devem ser apresentados?.....	21
A44. Onde posso encontrar as emendas à MLC, 2006 e qual é o seu estatuto? Já se aplicam?.....	21
A45. O sítio <i>web</i> da OIT indica um endereço de correio eletrónico da MLC, 2006: «MLC@ilo.org». Quem responde às mensagens enviadas para este endereço? Posso considerar qualquer resposta como um parecer jurídico?.....	23
A46. Qual é o estatuto das repostas nestas <i>Questões Frequentes</i> ? Posso considerar as respostas como pareceres jurídicos?.....	23
B. Questões sobre os trabalhadores e os navios compreendidos no âmbito de aplicação da MLC, 2006	23
B1. Quem é protegido pela MLC, 2006?.....	23
B2. A MLC, 2006 aplica-se a animadores/as e pessoal dos serviços hoteleiros?	24
B3. A MLC, 2006 aplica-se aos aprendizes?.....	24
B4. A que navios se aplica a MLC, 2006?.....	25
B5. Quando se considera que um navio está «habitualmente afeto a atividades comerciais»?.....	25
B6. O que são «águas abrigadas», etc.?.....	25
B7. Um país que ratifica a Convenção pode ficar isento de certas disposições da MLC, 2006?	26
B8. Existe um limite geral da arqueação na aplicação da MLC, 2006?.....	26
B9. Os navios que não efetuam viagens internacionais são abrangidos pela MLC, 2006?.....	26
B10. Estão excluídos do âmbito de aplicação da Convenção os navios existentes no momento em que a MLC, 2006 é ratificada por um país?.....	27
B11. A MLC, 2006 aplica-se a navios mais pequenos, como os navios com arqueação bruta inferior a 200?.....	27
B12. A MLC, 2006 aplica-se a embarcações de extração de recursos em alto mar ou a embarcações semelhantes?.....	27
B13. A MLC, 2006 aplica-se aos iates?.....	27

B14. Quem é o armador nos termos da MLC, 2006?.....	27
B15. Como pode uma autoridade nacional tomar uma decisão se não existirem no seu território organizações de armadores ou de marítimos?.....	28
C. Questões relativas aos títulos da MLC, 2006	28
C1. Título 1. Condições mínimas exigidas para o trabalho dos marítimos a bordo dos navios.....	28
C1.1. Idade mínima	28
C1.1.a. Se a idade mínima num país for superior a 16 anos, esta idade deve ser reduzida?.....	28
C1.1.b. Quem decide que trabalho é suscetível de comprometer a segurança ou saúde dos marítimos com menos de 18 anos?.....	28
C1.1.c. Existe uma norma internacional para determinar as horas que constituem a «noite» ou cabe a cada país decidir?.....	29
C1.1.d. Qual é a situação dos jovens com 16 anos de idade num programa de educação ou formação marítima reconhecido?.....	29
C1.1.e. Pode pedir-se a um marítimo com menos de 18 anos que trabalhe à noite?.....	29
C1.2. Certificado médico	29
C1.2.a. Um exame médico nos termos da Convenção STCW da OMI cumprе as prescrições da MLC, 2006?.....	29
C1.2.b. Qual o período de validade de um certificado médico?.....	30
C1.2.c. Um marítimo pode, em alguma circunstância, trabalhar sem um certificado médico?.....	30
C1.2.d. O que acontece se um certificado médico expirar no decorrer de uma viagem?.....	30
C1.2.e. Quem pode emitir um certificado médico para marítimos?.....	30
C1.2.f. O médico de um navio pode emitir um certificado médico?.....	30
C1.2.g. Um certificado médico emitido no país de origem do marítimo é válido para trabalhar num navio que arvora a bandeira de outro país?.....	30
C1.2.h. Existe um formulário normalizado para um certificado médico no âmbito da MLC, 2006?.....	31
C1.2.i. Existem orientações internacionais em matéria de exames médicos?.....	31
C1.2.j. O que acontece se um certificado médico tiver sido emitido antes da entrada em vigor da MLC, 2006? Significa que um marítimo precisa de fazer outro exame?.....	31
C1.3. Formação e qualificação.....	32
C1.3.a. A certificação STCW da OMI cumprе as prescrições de formação da MLC, 2006?.....	32
C1.3.b. Esta prescrição de formação aplica-se aos marítimos não abrangidos pela STCW?.....	32
C1.3.c. Os países ainda estão vinculados à Convenção (N.º 74), sobre o certificado de aptidão de marinheiro qualificado, de 1946?.....	32
C1.3.d. Por que razão o código não contém disposições relativas à regra 1.3?.....	32
C1.3.e. Os cozinheiros de bordo devem ter formação?.....	33
C1.3.f. O que é a formação sobre segurança pessoal a bordo de navios? Existe algum programa de formação específico?.....	33
C1.3.g. A entrada em vigor da MLC, 2006 num país afeta a validade dos certificados emitidos aos marítimos (por exemplo, um certificado de formação de cozinheiros ou um certificado médico)?.....	33

C1.3.	Recrutamento e colocação.....	33
C1.4.a.	Devem ser estabelecidos serviços de recrutamento e colocação de marítimos?.....	33
C1.4.b.	O que é um serviço de recrutamento e colocação de marítimos? O que é um serviço público ou privado?.....	33
C1.4.c.	Considera-se que um serviço de recrutamento gerido por um armador é um serviço privado de recrutamento e colocação?.....	34
C1.4.d.	Quem tem obrigações nos termos da regra 1.4?.....	34
C1.4.e.	Quais são as responsabilidades dos armadores nos termos da regra 1.4?.....	34
C1.4.f.	O que acontece se os marítimos forem recrutados num país que não ratificou a MLC, 2006?.....	34
C1.4.g.	Os serviços de recrutamento e colocação podem cobrar honorários aos marítimos?.....	35
C1.4.h.	Quem paga os documentos de que os marítimos necessitam para embarcar? E o custo das viagens para obter um visto?.....	35
C1.4.i.	Em que consiste o sistema de proteção contra perdas pecuniárias exigido aos serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos?.....	35
C1.4.j.	Os serviços de recrutamento e colocação de marítimos devem estar certificados para atestar a sua conformidade com a MLC, 2006?.....	35
C1.4.k.	Um certificado de conformidade com a MLC, 2006 emitido por uma organização reconhecida a um serviço de recrutamento e colocação satisfaz as prescrições da MLC, 2006?.....	36
C1.4.l.	A MLC, 2006 impede o emprego de marítimos procedentes de países que não ratificaram a MLC, 2006?.....	36
C1.4.m.	Um serviço de emprego e recrutamento que ocasionalmente coloca marítimos a bordo de navios como os navios de cruzeiro deve cumprir as prescrições da MLC, 2006?.....	36
C1.4.n.	Pode considerar-se que uma associação, ou serviço profissional ou de outra natureza, que divulga oportunidades de emprego aos seus membros, é um serviço de recrutamento e colocação de marítimos no âmbito da MLC, 2006?...	36
C1.4.o.	O país em que está localizado um serviço de recrutamento e colocação ratificou a Convenção (N.º 179), sobre o recrutamento e a colocação de marítimos, de 1996. Esta ratificação garante que são aplicadas por esse país as normas exigidas pela MLC, 2006?.....	37
C1.4.p.	Quando fui recrutado para trabalhar a bordo de um navio, o meu empregador era uma agência de recrutamento de tripulações que assinou o meu contrato de trabalho. Este procedimento é aceitável nos termos da MLC, 2006?.....	37
C1.	Título 1. Condições de trabalho	37
C2.1.	Contratos de trabalho marítimo	37
C2.1.a.	O que é um contrato de trabalho marítimo?.....	37
C2.1.b.	A MLC, 2006 exige que os marítimos tenham uma cópia do contrato de trabalho marítimo original assinado a bordo do navio?.....	38
C2.1.c.	O contrato de trabalho marítimo pode ser emitido em formato eletrónico?.....	38
C2.1.d.	De que forma pode um contrato de trabalho marítimo incluir uma convenção coletiva?.....	38
C2.1.e.	Quem deve assinar um contrato de trabalho marítimo?.....	38

C2.1.f.	O empregador de um marítimo que o coloca à disposição de um navio pode assinar o contrato de trabalho marítimo como armador?.....	39
C2.1.g.	Os marítimos que são trabalhadores por conta de outrem têm de celebrar um contrato de trabalho marítimo?.....	39
C2.1.h.	O que é o registo de serviços dos marítimos?.....	39
C2.1.i.	O meu contrato de trabalho tem espaço para duas assinaturas, do armador e do empregador. Tal é aceitável no âmbito da MLC, 2006?.....	40
C2.1.j.	A MLC, 2006 fixa um limite máximo para a duração de um contrato de trabalho? Posso ter um contrato de trabalho marítimo por um período superior a 12 meses?.....	40
C2.1.k.	Um contrato de trabalho marítimo sem uma data de termo, mas especificando um período de duração flexível, pode ser considerado em conformidade com a MLC, 2006?.....	40
C2.1.l.	Posso assinar contratos de trabalho marítimo consecutivos que cobrem um período superior a 12 meses?.....	40
C2.1.m.	Que legislação nacional deverá estar refletida nos termos de um contrato de trabalho marítimo: a lei do Estado de bandeira, ou a lei do país em que o contrato de trabalho marítimo foi assinado, ou a lei de um país identificado no contrato de trabalho marítimo?.....	41
C2.1.n.	O contrato de trabalho marítimo cessa quando os marítimos são mantidos em cativeiro em consequência de atos de pirataria ou assalto à mão armada contra navios?.....	41
C2.2.	Retribuições.....	41
C2.2.a.	A MLC, 2006 estabelece um salário mínimo para os marítimos?.....	41
C2.2.b.	Com que frequência devem ser pagos os marítimos?.....	42
C2.2.c.	Os custos de envio das remunerações (remessas) aos membros da família podem ser imputados aos marítimos?.....	42
C2.2.d.	Os marítimos detidos em cativeiro em consequência de atos de pirataria ou de assaltos à mão armada contra navios devem continuar a receber a sua remuneração?.....	42
C2.3.	Duração do trabalho e do descanso	42
C2.3.a.	A duração do trabalho e do descanso devem ser regulamentadas?.....	42
C2.3.b.	Quais são as normas aplicáveis às horas mínimas de descanso e às horas máximas de trabalho?.....	43
C2.3.c.	O que significa «em cada período de 24 horas»?.....	43
C2.3.d.	A escolha entre horas de trabalho e horas de descanso conduz a resultados diferentes na prática?.....	43
C2.3.e.	Existem exceções no que se refere às normas sobre horas de descanso ou horas de trabalho?.....	43
C2.3.f.	Como se relaciona a regra 2.3 com as prescrições da STCW da OMI?.....	44
C2.3.g.	As prescrições relativas às horas mínimas de repouso/horas máximas de trabalho aplicam-se aos comandantes dos navios?.....	44
C2.3.h.	As normas relativas às horas de repouso ou de trabalho continuam a ser aplicáveis em caso de emergência?.....	44
C2.3.i.	O que é uma interrupção de curta duração? Uma pausa para refeição conta como descanso?.....	44
C2.4.	Direito a férias	44

C2.4.a.	Qual é o direito mínimo de um marítimo a férias pagas?.....	44
C2.4.b.	Um marítimo pode aceitar ser pago em vez de gozar as férias anuais pagas? Um marítimo pode concordar em renunciar às férias anuais?.....	45
C2.4.c.	A prescrição relativa a férias anuais pagas significa que os marítimos não podem permanecer a bordo mais de 11 meses de cada vez?.....	45
C2.4.d.	Os marítimos têm direito a permissões para ir a terra?.....	46
C2.5.	Repatriamento.....	46
C2.5.1.a.	O que é o direito ao repatriamento?.....	46
C2.5.1.b.	O que garante que o repatriamento terá lugar e que os custos serão pagos?.....	46
C2.5.1.c.	Que custos devem ser cobertos pelo armador quando um marítimo é repatriado?.....	46
C2.5.1.d.	Pode ser cobrado a um marítimo o custo de repatriamento?.....	46
C2.5.1.e.	Algumas companhias aéreas cobram por bagagem acima de um peso mínimo. Nesta matéria, qual é a situação dos marítimos no âmbito da MLC, 2006?.....	47
C2.5.1.f.	A MLC, 2006 aborda a situação dos marítimos abandonados?.....	47
C2.5.1.g.	Um marítimo pode decidir não exercer o direito de ser repatriado quando esse direito tiver sido adquirido?.....	47
C2.5.1.h.	O armador pode decidir não organizar o repatriamento quando o direito tiver sido adquirido?.....	47
C2.5.2.a.	Qual é a forma do dispositivo de garantia financeira em caso de abandono?.....	47
C2.5.2.b.	Quando é que um marítimo é considerado como tendo sido «abandonado»?.....	48
C2.5.2.c.	O dispositivo de garantia financeira em caso de abandono diz respeito a todos os navios abrangidos pela MLC, 2006?.....	48
C2.5.2.d.	Qual é o conteúdo da assistência financeira fornecida pelo dispositivo de garantia financeira em caso de abandono?.....	48
C2.5.2.e.	Como é que os marítimos podem saber se estão cobertos por um dispositivo de garantia financeira em caso de abandono?.....	48
C2.5.2.f.	Importa que o abandono ocorra no território de um país que não ratificou a Convenção?.....	49
C2.5.2.g.	Este dispositivo de garantia financeira exclui qualquer outra ação que o marítimo possa empreender para obter uma indemnização?.....	49
C2.5.2.h.	Qual é o papel dos Estados do porto em caso de abandono dos marítimos?.....	49
C2.6.	Indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou naufrágio.....	49
C2.6.a.	Quem deve pagar a indemnização aos marítimos em caso de perda ou de naufrágio de um navio?.....	49
C2.6.b.	O n.º 1 do princípio orientador B2.6 indica que a indemnização pela perda ou pelo naufrágio do navio poderá ser limitada a dois meses de remuneração. Isto significa que pode ser inferior a dois meses de remuneração?.....	49
C2.7.	Lotações.....	50
C2.7.a.	A MLC, 2006 estabelece uma lotação mínima para os navios?.....	50
C2.7.b.	Esta lotação é igual à exigida no «certificado de lotação de segurança» (CLS) de um navio?.....	50
C2.7.c.	A regra 2.7 relativa às lotações aplica-se a todos os navios abrangidos pela MLC, 2006?.....	50
C2.8.	Desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e oportunidades de emprego dos marítimos.....	50
C2.8.a.	Sobre quem recaem as obrigações nos termos da regra 2.8?.....	50

C3.	Título 3. Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa	51
C3.1.	Alojamento e lazer	51
C3.1.a.	As prescrições relativas ao alojamento previstas no título 3 aplicam-se aos navios existentes?.....	51
C3.1.b.	Os camarotes podem estar localizados abaixo da linha de carga do navio?.....	51
C3.1.c.	O que são «navios especiais»?.....	52
C3.1.d.	Os marítimos devem sempre dispor de camarotes individuais?.....	52
C3.1.e.	A MLC, 2006 exige que os aprendizes tenham um camarote individual?.....	52
C3.1.f.	Os marítimos devem dispor de camarotes a bordo de navios que efetuam viagens diurnas?.....	52
C3.1.g.	Cada marítimo deve dispor de instalações sanitárias privadas?.....	52
C3.1.h.	A área das instalações sanitárias privadas ou semiprivadas adjacentes pode ser considerada para efeitos do cálculo da área mínima dos camarotes?.....	52
C3.1.i.	Por que razão são necessárias inspeções frequentes dos espaços de alojamento dos navios? A quem compete efetuá-las?.....	53
C3.1.j.	Existe alguma flexibilidade no que respeita às prescrições relativas ao alojamento e às instalações de lazer?.....	53
C3.1.k.	A MLC, 2006 requer iluminação adequada. Existem normas para a iluminação?	
C3.1.l.	A norma A3.1 refere-se a questões como o nível de ruído ou a exposição a fatores ambientais, que estão relacionadas com a segurança e saúde no trabalho. Existem normas ou outras orientações sobre estas matérias?.....	54
C3.2.	Alimentação e serviço de mesa	54
C3.2.a.	Existe uma norma mínima para os alimentos servidos aos marítimos a bordo dos navios?.....	54
C3.2.b.	A alimentação a bordo dos navios pode ser cobrada aos marítimos?.....	54
C3.2.c.	Os cozinheiros de bordo devem ser certificados?.....	54
C3.2.d.	Todos os navios devem dispor de cozinheiros a tempo inteiro?.....	55
C3.2.e.	A MLC, 2006 estabelece normas para a qualidade da água potável a bordo?.....	55
C3.2.f.	O que acontece se um certificado de formação de cozinheiros de bordo tiver sido emitido antes da entrada em vigor da MLC, 2006? Isto significa que um cozinheiro de bordo deve obter um novo certificado?.....	55
C4.	Título 4. Proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social	55
C4.1.	Cuidados médicos a bordo do navio e em terra	55
C4.1.a.	Que tipo de tratamento pode ser considerado como cuidados médicos?.....	55
C4.1.b.	Cada navio deve ter um médico a bordo?.....	56
C4.1.c.	O que deve conter a farmácia de bordo?.....	56
C4.1.d.	Existe um guia médico normalizado para os navios?.....	56
C4.1.e.	A MLC, 2006 contém um modelo de relatório médico para uso a bordo de navios?.....	56
C4.1.f.	O n.º 2 do princípio orientador B4.1.1, da MLC, 2006, faz referência ao Documento Guia Internacional para a Formação Marítima, (<i>Document for Guidance, 1985 – An international maritime training guide</i>). Onde posso obter uma cópia, visto que parece estar esgotado?.....	57

C4.2. Responsabilidade dos armadores	57
C4.2.1.a. Em que consiste a responsabilidade dos armadores?	57
C4.2.1.b. Onde começa e termina a responsabilidade dos armadores?	57
C4.2.1.c. Que custos estão incluídos na responsabilidade dos armadores?	57
C4.2.1.d. Existem limites à responsabilidade dos armadores?	58
C4.2.1.e. A MLC, 2006 estabelece uma forma específica para a garantia financeira que os armadores devem proporcionar?	58
C4.2.1.f. Existem exceções à responsabilidade do armador?	58
C4.2.1.g. Em que medida os armadores são responsáveis se os marítimos dos seus navios estiverem abrangidos por um sistema estatal (público) de compensação em caso de doença ou acidente?	59
C4.2.2.a. Qual é a garantia financeira prevista para indemnização em caso de morte ou incapacidade de longa duração?	59
C4.2.2.b. O que cobre a garantia financeira prevista para indemnização em caso de morte ou incapacidade de longa duração?	59
C4.2.2.c. O dispositivo de garantia financeira para indemnizar em caso de morte e incapacidade de longa duração diz respeito a todos os navios abrangidos pela MLC, 2006?	60
C4.2.2.d. Como os marítimos podem saber se estão cobertos por um dispositivo de garantia financeira que prevê a indemnização em caso de morte ou incapacidade de longa duração	60
C4.3. Proteção da saúde e da segurança e prevenção de acidentes	60
C4.3.a. Quem é responsável pelo estabelecimento do dispositivo previsto na regra 4.3 para a proteção da saúde e da segurança e a prevenção de acidentes a bordo?	60
C4.3.b. Quando deve ser estabelecida uma comissão de segurança para um navio?	61
C4.3.c. Onde posso encontrar orientações sobre as normas internacionais em matéria de segurança e saúde no trabalho?	61
C4.3.d. As normas em matéria de segurança e saúde no trabalho abrangem a proteção contra o assédio e a intimidação a bordo?	61
C4.4. Acesso a instalações de bem-estar em terra	62
C4.4.a. Por que motivo se estipula na MLC, 2006 que os marítimos devem ter acesso a instalações de bem-estar em terra?	62
C4.4.b. Quais são as obrigações do Estado do porto no que se refere aos serviços de bem-estar em terra?	62
C4.4.c. Que tipos de serviços devem ser oferecidos nas instalações de bem-estar?	62
C4.4.d. Quem deve pagar as instalações de bem-estar?	62
C4.4.e. A MLC, 2006 determina que os marítimos tenham permissão para ir a terra para aceder às instalações de bem-estar?	63
C4.5. Segurança social	63
C4.5.a. Em que consiste a segurança social e a proteção social?	63
C4.5.b. O que é exigido pela MLC, 2006 em matéria de segurança social?	64
C4.5.c. O que se entende por «ramos da segurança social»?	64
C4.5.d. O que se entende por proteção da segurança social complementar?	65
C4.5.e. Antes da ratificação da MLC, 2006, o que deve ser verificado por um país que já dispõe de um sistema nacional de segurança social?	65
C4.5.f. Quais são as diferentes formas de garantir a segurança social nos termos	

da MLC, 2006?	65
C4.5.g. Onde posso obter informações sobre a proteção de segurança social oferecida por cada país que ratificou a MLC, 2006?	66
C4.5.h. Existe um formulário para a apresentação das informações sobre segurança social nos termos da MLC, 2006?	66
C5. Título 5. Cumprimento e aplicação	66
C5.1.a. Qual é a relação entre o título 5 e outras disposições da MLC, 2006?	66
C5.1.b. O conceito de equivalência substancial aplica-se ao título 5?	66
C5.2. Responsabilidades do Estado de bandeira	66
C5.2.1.a. O que é um Estado de bandeira?	66
C5.2.1.b. Um Estado de bandeira pode delegar as suas responsabilidades?	67
C5.2.1.c. Existe um modelo para um sistema de inspeção e certificação pelo Estado de bandeira?	67
C5.2.2.a. O que é uma organização reconhecida (OR)?	67
C5.2.2.b. De que forma um Estado de bandeira autoriza uma organização reconhecida (OR)?	67
C5.2.2.c. Que funções pode assumir uma organização reconhecida (OR)?	68
C5.2.3.a. Todos os navios devem ser inspecionados?	68
C5.2.3.b. Qual é a lista de 16 pontos a certificar?	68
C5.2.3.c. As prescrições da MLC, 2006 que não figuram na lista de 16 pontos do anexo A5-I devem ser inspecionadas?	69
C5.2.3.d. Os termos da regra 5.1.3 exigem que todos os navios sejam certificados?	69
C5.2.3.e. Em que medida deve ser pormenorizada a parte I da declaração de conformidade do trabalho marítimo (DCTM)?	70
C5.2.3.f. O que deve constar da parte II da declaração de conformidade do trabalho marítimo (DCTM)?	71
C5.2.3.g. Uma organização reconhecida (OR) pode ser autorizada a emitir uma declaração de conformidade do trabalho marítimo (DCTM)?	71
C5.2.3.h. Os originais do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo (DCTM) devem ser mantidos a bordo?	71
C5.2.3.i. O certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo podem ser emitidos em formato eletrónico?	72
C5.2.3.j. Qual o período de validade de um certificado de trabalho marítimo?	72
C5.2.3.k. Em que circunstâncias pode ser emitido um certificado provisório de trabalho marítimo?	72
C5.2.3.l. Um certificado provisório de trabalho marítimo deve ser acompanhado de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo?	73
C5.2.3.m. Um certificado provisório de trabalho marítimo pode ser renovado?	73
C5.2.3.n. Quando perde a validade um certificado de trabalho marítimo?	73
C5.2.3.o. Um certificado de trabalho marítimo pode ser retirado?	73
C5.2.3.p. A mudança da OR afeta a validade dos certificados já emitidos?	73
C5.2.3.q. Um país que não ratificou a MLC, 2006 pode emitir um certificado de trabalho marítimo?	74
C5.2.3.r. Se um certificado de trabalho marítimo expirar durante uma viagem, pode ser prorrogado por um período limitado?	74
C5.2.4.a. Existem princípios orientadores para servir de modelo	

aos inspetores do Estado de bandeira?	74
C5.2.4.b. Um inspetor do Estado de bandeira pode impedir que um navio abandone o porto?	75
C5.2.5.a. O que é o procedimento de queixa a bordo?	75
C5.2.5.b. Quem é responsável pelo desenvolvimento do procedimento de queixa a bordo?	75
C5.2.5.c. Existem modelos para os procedimentos de queixa a bordo?	75
C5.2.5.d. Onde é que os marítimos podem obter uma cópia do procedimento de queixa a bordo de um navio?	76
C5.2.5.e. Os marítimos devem utilizar sempre o procedimento de queixa a bordo?	76
C5.2.5.f. Os marítimos podem apresentar queixa diretamente à autoridade competente do Estado de bandeira ou a um inspetor, em vez de utilizarem o procedimento de queixa a bordo?	76
C5.2.5.g. Como podem os marítimos encontrar o endereço da autoridade competente à qual podem ser apresentadas queixas no Estado de bandeira ou no Estado da sua residência?	76
C5.2.6. No caso de um acidente marítimo, deve ser realizado um inquérito oficial?	76
C5.3. Responsabilidades do Estado do porto	76
C5.3.a. O que é um Estado do porto?	76
C5.3.b. Qual é o objetivo de uma inspeção pelo Estado do porto?	77
C5.3.c. O que é o controlo pelo Estado do porto (PSC)?	77
C5.3.d. É exigido ao Estado do porto que inspecione todos os navios estrangeiros?	78
C5.3.e. Quem é o «funcionário autorizado» para o controlo pelo Estado do porto?	78
C5.3.f. Existem diretrizes ou um modelo para um sistema de inspeção e controlo pelo Estado do porto e para fornecer orientação aos funcionários autorizados?	79
C5.3.g. O que deve ser inspecionado durante o controlo pelo Estado do porto?	79
C5.3.h. Se o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo parecerem estar em ordem, deverão ser efetuadas inspeções adicionais?	80
C5.3.i. Em que circunstâncias podem ser inspecionados pelo Estado do porto navios estrangeiros de países que não ratificaram a Convenção?	80
C5.3.j. E se houver uma queixa sobre um assunto que não consta da lista de 16 pontos a certificar?	81
C5.3.k. Quem pode apresentar uma queixa nos termos da norma A5.2.1?	81
C5.3.l. Em que circunstâncias pode ser detido um navio por um funcionário autorizado do Estado do porto?	81
C5.3.m. Quais são os procedimentos para o tratamento de queixas em terra?	81
C5.3.n. Quem tem de desenvolver os procedimentos para o tratamento de queixas em terra?	82
C5.3.o. Quem pode apresentar uma queixa em terra?	82

Como utilizar estas *Questões Frequentes*

A Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006¹ foi adotada na 94.^a Sessão (Marítima) da Conferência Internacional do Trabalho (CIT), em 23 de fevereiro de 2006. Entrou em vigor em 20 de agosto de 2013 e foi emendada em 2014, 2016 e 2018. O seu título atual é Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006, tal como emendada (MLC, 2006). Em dezembro de 2019, tinha sido ratificada por 96 países representando mais de 91 por cento da arqueação bruta dos navios a nível mundial.

Desde 2006, tanto o interesse como a experiência com a aplicação MLC, 2006 têm vindo a crescer. Em 2012, a fim de ajudar a promover uma maior apropriação da MLC, 2006 entre os constituintes, e também para facilitar a compreensão da Convenção, o *Bureau* Internacional do Trabalho preparou uma base de dados eletrónica em linha com respostas às *Questões Frequentes*, que também foi editada sob a forma de um documento impresso pelo BIT. O documento foi preparado em três línguas (inglês, francês e espanhol) num formato fácil de pesquisar para os leitores que o consultam em formato eletrónico (em linha ou descarregando-o como documento pdf) no sítio *web* da OIT dedicado à MLC, 2006.² A versão presente das *Questões Frequentes*, datada de 2019, é a quinta edição (revista).

Pretende ser uma fonte de informação facilmente acessível, suscetível de ser atualizada regularmente, e que visa ajudar as pessoas envolvidas no estudo ou na aplicação da MLC, 2006 a encontrar respostas às questões que possam ter sobre esta inovadora Convenção da OIT. Quando pertinente, foram aditadas referências às observações da Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações, da OIT [ver [A38.](#)].

Importa referir que as respostas dadas nas *Questões Frequentes* não podem ser citadas como pareceres jurídicos autorizados. Isto porque, em primeiro lugar, as prescrições exatas da Convenção são as contidas nas leis ou regulamentos nacionais ou em outras medidas adotadas por cada país para implementar a MLC, 2006. Por conseguinte, não pode ser dada qualquer resposta a qualquer questão sem referência ao ordenamento jurídico nacional aplicável. Em segundo lugar, as respostas às *Questões Frequentes* destinam-se a fornecer informação sob a forma de explicações breves remetendo para a Convenção e outros materiais de referência, ao invés de pareceres jurídicos sobre o significado de uma prescrição da Convenção ou a sua aplicação a uma situação individual. Tais opiniões podem ser fornecidas pela OIT aos governos e organizações de marítimos e armadores, em particular, a seu pedido e no pressuposto de que apenas o Tribunal Internacional de Justiça é competente para apresentar interpretações autorizadas sobre as Convenções internacionais do trabalho.

Este documento está organizado com perguntas e respostas apresentadas em três secções principais.

- **A secção «A. Questões gerais sobre a MLC, 2006» proporciona informações sobre a OIT**, a história da Convenção e as ideias subjacentes à Convenção, bem como sobre o seu estatuto atual.
- **A secção «B. Questões sobre os trabalhadores e os navios compreendidos no âmbito de aplicação da MLC, 2006» contém questões sobre a aplicação e as disposições, principalmente os contidos nos artigos da Convenção, relativas à definição e aplicação, por exemplo, a definição de navio e de marítimo.**

¹ O texto da MLC, 2006 pode ser consultado (ou descarregado em formato PDF) em várias línguas no sítio *web*/portal da OIT dedicado à MLC, 2006, na ligação «[Text and preparatory reports](#)» em: www.ilo.org/mlc.

² Ver www.ilo.org/mlc.

– A seção «C. Questões relativas aos títulos da MLC, 2006» apresenta perguntas e respostas relacionadas com questões específicas ou mais técnicas. Segue a ordem dos cinco títulos (títulos 1-5) da MLC, 2006:

Título 1. Condições mínimas a observar para o trabalho dos marítimos a bordo de um navio

Título 2. Condições de trabalho

Título 3. Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa

Título 4. Proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social Título

Título 5. Cumprimento e aplicação

Em muitas das perguntas e respostas existem referências a outras questões e respostas relacionadas no presente documento. Para quem o ler em formato eletrónico ou em linha, estas referências estão também ligadas eletronicamente (hipertexto) às outras questões contidas nas *Questões Frequentes* ou nos documentos referenciados no sítio *web* da OIT.

Outras fontes de informação úteis

Para o estudo mais aprofundado ou do contexto de uma disposição, seria também conveniente remeter para as atas e relatórios oficiais das reuniões da OIT que conduziram à adoção do texto da Convenção. Todos podem ser facilmente acedidos no sítio *web* da OIT dedicado à MLC, 2006.³ Além disso, para cada reunião, durante o período de cinco anos de 2001 a fevereiro de 2006, a OIT preparou, ou foram apresentados pelos constituintes, comentários pormenorizados e outros documentos. Estes documentos podem também ajudar a compreender várias disposições da MLC, 2006 e a fundamentação que as sustenta, e estão também disponíveis no sítio *web* da OIT sobre a MLC, 2006.⁴

Posteriormente, em 2008, realizaram-se duas reuniões tripartidas internacionais de peritos em resposta às resoluções⁵ adotadas pela CIT aquando da adoção da Convenção, no que diz respeito à necessidade de orientações mais práticas em matéria de inspeção e certificação de navios. As orientações daí resultantes, os documentos *Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*⁶ e *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*⁷, embora não juridicamente vinculativas, são concebidas para prestar assistência prática aos governos no desenvolvimento das suas diretrizes ou políticas nacionais para aplicar, nomeadamente, a disposição no título 5 da MLC, 2006 e também, em certa medida, as disposições contidas nos títulos 1 a 4.

Em 2011, uma reunião conjunta da OIT/OMI sobre os exames de aptidão física dos marítimos e as farmácias de bordo reviu as atuais *Guidelines on the medical examinations of*

³ Consultar no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 a ligação «*Text and preparatory reports*» em: www.ilo.org/mlc.

⁴ *idem*.

⁵ Consultar no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 a ligação «*Monitoring and implementation tools*» em: www.ilo.org/mlc.

⁶ *idem*.

⁷ *idem*.

seafarers, da OIT/OMS. O documento *Guidelines on the medical examinations of seafarers*, da OIT/OMI, pode ser consultado ou descarregado (como pdf) no *sítio web* da OIT da MLC, 2006.⁸

Em setembro de 2013, uma reunião tripartida internacional de peritos teve lugar para adotar as *Guidelines on the training of ships' cooks*.⁹ Em outubro de 2014, uma reunião tripartida internacional de peritos reuniu-se para adotar as *Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006*.¹⁰

Além disso, a OIT publicou orientações em vários manuais para apoiar a aplicação a nível nacional.

- *Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006 – Model National Provisions*, [segunda impressão (com modificações), 2014].¹¹
- *Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006 e Social Security for Seafarers (2012)*.¹²

A Comissão tripartida especial estabelecida nos termos do artigo XIII da MLC, 2006 reuniu em 2014, 2016 e 2018. Adotou três conjuntos de emendas à MLC, 2006, bem como resoluções que podem fornecer orientações sobre a aplicação da Convenção [ver [A22](#)].

Todos estes recursos estão facilmente disponíveis no *sítio web* da OIT sobre a MLC, 2006.

⁸ *idem*.

⁹ *idem*.

¹⁰ *idem*.

¹¹ *idem*.

¹² *idem*.

A. Questões gerais sobre a MLC, 2006

A1. O que é a MLC, 2006?

Trata-se de uma Convenção internacional abrangente sobre o trabalho, adotada pela Conferência Internacional do Trabalho (CIT) da OIT, nos termos do artigo 19º da sua Constituição, numa sessão marítima realizada em fevereiro de 2006, em Genebra, na Suíça. Entrou em vigor, ou seja, tornou-se um direito internacional vinculativo, em 20 de agosto de 2013. O seu código foi emendado em 2014, 2016 e 2018. A MLC, 2006 estabelece os direitos dos marítimos a condições de trabalho dignas e contribui para criar condições de concorrência leal para os armadores. Destina-se a ser aplicável a nível global, facilmente compreensível, também facilmente atualizável e aplicada uniformemente. A MLC, 2006 foi concebida para se tornar um instrumento jurídico global que será o «quarto pilar» do regime regulamentar internacional para o transporte marítimo de qualidade, complementando as principais convenções da Organização Marítima Internacional (OMI), como a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, emendada (SOLAS), a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviços de Quartos para os Marítimos, de 1978, emendada (STCW) e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 73/7 (MARPOL). A MLC, 2006 contém um conjunto abrangente de normas globais, com base nas que já se encontram nos instrumentos de trabalho marítimo (Convenções e Recomendações) adotados pela OIT entre 1920 e 1996. Reúne todos os instrumentos existentes, exceto quatro¹³, em matéria de trabalho marítimo (normas internacionais do trabalho) numa única Convenção que utiliza um novo formato, com algumas atualizações, se necessário, para refletir as condições e a terminologia moderna. A Convenção «consolida» e revê o direito internacional existente em todas estas matérias.

Uma vez que existiam muitas convenções do trabalho marítimo, poder-se-ia perguntar por que razão é necessária uma nova Convenção. Havia muitas razões diferentes para adotar a MLC, 2006.

Nos navios que arvoram a bandeira de países que não exercem uma jurisdição e um controlo eficazes sobre eles, como exigido pelo direito internacional, os marítimos têm frequentemente de trabalhar em condições inaceitáveis, em detrimento do seu bem-estar, da sua saúde e segurança, e da segurança dos navios em que trabalham. Uma vez que a vida ativa dos marítimos é principalmente passada fora do país de origem e que os/as seus/suas empregadores/as (armadores) também não estão frequentemente estabelecidos no seu país de origem, são necessárias normas internacionais eficazes para este setor. É evidente que estas normas devem ser aplicadas também a nível nacional, em especial pelos governos que têm um registo de navios e autorizam os navios a arvorar as bandeiras dos seus países (chamados «Estados de bandeira»). Este facto já é bem reconhecido em relação às normas internacionais que garantem a segurança e a proteção dos navios e do ambiente marinho. É igualmente importante compreender que há muitos Estados de bandeira e armadores que se orgulham de proporcionar aos marítimos nos seus navios condições de trabalho dignas. Estes países e armadores enfrentam uma concorrência desleal, na medida em que pagam o preço da concorrência desleal dos armadores que têm navios e operações que não cumprem as normas.

¹³ A Convenção (N.º 185), sobre os documentos de identificação dos marítimos (revista), tal como emendada, de 2003, e a Convenção (N.º 108), de 1958, que revê, bem como a Convenção (N.º 71), sobre pensões dos marítimos, de 1946, e a Convenção (N.º 15) (desatualizada) sobre a idade mínima (paioleiros e fogueiros), de 1921, não foram consolidadas na MLC, 2006. A Convenção N.º 15 foi subsequentemente revogada por decisão da CIT na sua 106.ª sessão (2017).

A decisão da OIT de avançar para a criação da MLC, 2006 resultou de uma resolução conjunta, em 2001, dos representantes das organizações internacionais de marítimos e armadores, posteriormente apoiada pelos governos. Salientaram que o setor marítimo é «a primeira indústria genuinamente global», que «exige uma resposta regulamentar internacional adequada — normas globais aplicáveis a todo o setor». O setor exortou a OIT a desenvolver «um instrumento que reúna num texto consolidado o maior número possível de instrumentos da OIT existentes» como uma questão prioritária «para melhorar a relevância dessas normas para as necessidades de todas as partes interessadas do setor marítimo».

Entendeu-se que o grande número de Convenções marítimas existentes, muitas das quais são muito pormenorizadas, dificultava a ratificação e a aplicação, pelos governos, de todas as normas internacionais do trabalho existentes. Muitas das Convenções existentes sobre o trabalho marítimo estavam desatualizadas e não refletiam as condições de trabalho e de vida contemporâneas a bordo dos navios. Muitas tinham níveis baixos de ratificação. Além disso, era necessário desenvolver um sistema de aplicação e de cumprimento mais eficaz que ajudasse a eliminar os navios que não cumprem as normas e que funcionasse no âmbito do sistema internacional bem estabelecido para a aplicação das normas internacionais de segurança e proteção dos navios e do ambiente adotadas no âmbito da (Organização Mundial Internacional (OMI). A MLC, 2006 foi projetada para tratar especificamente dessas preocupações. Será alcançada uma maior proteção dos marítimos através da ratificação generalizada e da aplicação efetiva, a nível nacional, da MLC, 2006, pela grande maioria dos Membros da OIT ativos no setor marítimo.

A2. Quais são os dois objetivos principais da MLC, 2006?

Os objetivos principais da MLC, 2006 são:

- garantir uma ampla proteção dos direitos dos marítimos a nível mundial (a Convenção é por vezes denominada «Declaração de Direitos dos Marítimos»); e
- criar condições equitativas para os países e armadores que se comprometem a proporcionar condições de trabalho e de vida dignas aos marítimos, protegendo-os da concorrência desleal por parte dos navios que não cumprem as normas.

A3. De que forma irá a MLC, 2006 proteger melhor os marítimos em todo o mundo?

Em primeiro lugar, a MLC, 2006 foi concebida para alcançar um nível de ratificação muito mais elevado do que as convenções anteriores [ver [A18](#)] e também para se aplicar indiretamente a todos os armadores e proteger os marítimos que trabalham em navios que operam sob a bandeira de um país que não ratificou a Convenção [ver [A4.](#)]. O seu âmbito de aplicação engloba todas as pessoas que trabalham no mar (um número estimado de mais de 1,6 milhões). Até à data, não era claro que todas estas pessoas, em particular, as que trabalham a bordo de navios mas não estão diretamente envolvidas na navegação ou na exploração do navio, como o grande número de pessoas que trabalham em navios que operam no setor do turismo e do lazer, como os navios de cruzeiro ou os iates comerciais, seriam consideradas marítimos [ver [B1.](#)].

A MLC, 2006 também visa estabelecer uma «consciência de conformidade» contínua a todos os níveis, desde os sistemas nacionais de proteção até ao sistema internacional [ver [C5.](#)]. Esta consciência começa com os marítimos que, ao abrigo da MLC, 2006, devem ser devidamente informados dos seus direitos e das vias de recurso disponíveis em caso de alegada inobservância das prescrições da Convenção e cujo direito de apresentar queixas, tanto a bordo como em terra, é reconhecido na Convenção. Continua com os armadores. Os armadores que possuem ou exploram navios de arqueação bruta igual ou superior a 500 toneladas e que efetuam viagens internacionais ou viagens entre portos estrangeiros (portos situados num país que

não o Estado de bandeira do navio) devem desenvolver e realizar planos para garantir que as leis, os regulamentos ou outras medidas nacionais aplicáveis para implementar a MLC, 2006 estão efetivamente a ser cumpridas. Os comandantes destes navios são responsáveis pela execução dos planos declarados pelos armadores e pela manutenção de registos adequados que comprovem a aplicação das prescrições da Convenção. No âmbito das suas responsabilidades atualizadas no que se refere às inspeções ao trabalho dos navios de arqueação bruta igual ou superior a 500 que efetuam viagens internacionais ou viagens entre portos estrangeiros, o Estado de bandeira (ou uma organização reconhecida em seu nome) revê os planos dos armadores e verifica e certifica que estão efetivamente em vigor e em execução. Os navios devem possuir um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo a bordo. Espera-se igualmente que os Estados de bandeira assegurem que as disposições legislativas e regulamentares nacionais que transpõem as normas da Convenção sejam respeitadas em navios mais pequenos, incluindo os que não efetuam viagens internacionais não abrangidas pelo sistema de certificação. Os Estados de bandeira devem efetuar avaliações periódicas da qualidade da eficácia dos seus sistemas nacionais de conformidade, e os seus relatórios à OIT nos termos do artigo 22.º da *Constituição* da OIT (ver formulário de relatório nacional)¹⁴ deverão fornecer informações sobre os seus sistemas de inspeção e certificação, incluindo sobre os seus métodos de avaliação da qualidade. Este sistema geral de inspeção no Estado de bandeira é complementado por procedimentos a seguir nos países que são também, ou mesmo principalmente, a fonte de fornecimento mundial de mão de obra de marítimos [ver C5.3.a.], igualmente objeto de relatórios nos termos do artigo 22.º da *Constituição* da OIT. O sistema é ainda reforçado por medidas voluntárias de inspeção em portos estrangeiros [designadas controlo pelo Estado do porto (PSC)] [ver C5.3.c.].

A4. O que se entende por «tratamento não mais favorável»?

O n.º 7, artigo V da MLC, 2006, contém aquilo a que muitas vezes se chama a «cláusula de tratamento não mais favorável». O objetivo é garantir condições de concorrência equitativas, nos termos das quais os navios que arvoram a bandeira de países que ratificaram a Convenção não serão colocados em desvantagem competitiva relativamente aos navios que arvoram a bandeira de países que não ratificaram a MLC, 2006. Embora se afigure que o n.º 7, artigo V poderia aplicar-se em várias situações, na prática diz respeito essencialmente ao contexto do controlo pelo Estado do porto nos termos da regra 5.2.1, no que diz respeito aos navios que arvoram uma bandeira estrangeira e fazem escala num porto de um país que ratificou a Convenção [ver: C5.3.i.].

A2. Quais são os dois objetivos principais da MLC, 2006?

Há várias características novas na MLC, 2006, no que diz respeito à OIT. Toda a estrutura da Convenção difere da das convenções tradicionais da OIT. Está organizado em três partes principais: os artigos, colocados no início, estabelecem os princípios e obrigações gerais. Seguem-se as regras, mais pormenorizadas, e o código da MLC, 2006, composto por duas partes: parte A (normas obrigatórias) e parte B (princípios orientadores não obrigatórios). As regras e o código estão organizados em cinco títulos, que abrangem essencialmente o mesmo assunto [ver A6.] que as 37 Convenções existentes sobre o trabalho marítimo, e as Recomendações associadas, que foram adotadas pela OIT entre 1920 e 1996, atualizando-as quando necessário. Existem alguns temas novos, nomeadamente no domínio da segurança e da saúde no trabalho, que respondem a preocupações contemporâneas, como os efeitos do ruído e das vibrações sobre os trabalhadores ou outros riscos no local de trabalho, mas, de um modo geral, a Convenção visa manter as normas fundamentais dos anteriores instrumentos ao seu nível atual, deixando

¹⁴ Consultar no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 www.ilo.org/mlc, o título «[Monitoring and implementation tools](#)», e as ligações aos formulários do relatório sob o título «[Report obligation](#)».

a cada país uma maior margem de manobra na formulação de leis nacionais que estabelecem esse nível de proteção. As recentes emendas ao código da Convenção [ver [A21.](#)] regulamentaram outras matérias, como o abandono dos marítimos, o assédio e a intimidação a bordo dos navios e a proteção das remunerações dos marítimos em casos de pirataria. As disposições relativas à inspeção pelo Estado de bandeira, incluindo a utilização de «organizações reconhecidas» (OR), baseiam-se na Convenção da OIT de 1996 (N.º 178), sobre a inspeção do trabalho (marítimos). A possibilidade de efetuar inspeções em portos estrangeiros (controlo pelo Estado do porto) [ver [C5.3.c.](#)] no título 5 baseia-se nas Convenções marítimas existentes, em especial na Convenção (N.º 147), sobre a marinha mercante (normas mínimas), de 1976, e nas Convenções adotadas pela OMI e nos acordos regionais de controlo pelo Estado do porto (PSC MOU).

No entanto, a MLC, 2006 baseia-se no desenvolvimento de uma abordagem mais eficaz destas importantes questões, coerente com outras Convenções marítimas internacionais que estabelecem normas para o transporte marítimo de qualidade no que diz respeito a questões como a segurança dos navios e a proteção do ambiente marinho. Um dos aspetos mais inovadores da MLC, 2006 no que se refere às convenções da OIT é a certificação das condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo dos navios.

A6. Quais são os temas dos «títulos»?

As regras da MLC, 2006 e as normas (parte A do código) e princípios orientadores (parte B do código) estão integrados e organizados em domínios gerais de preocupação sob cinco títulos:

Título 1. Condições mínimas exigidas para o trabalho dos marítimos a bordo dos navios

Título 2. Condições de trabalho

Título 3. Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa

Título 4. Proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social

Título 5. Cumprimento e aplicação

A7. A MLC, 2006 aplica-se diretamente aos armadores, navios e marítimos?

A MLC, 2006 é um instrumento jurídico internacional e, por conseguinte, não se aplica, em princípio, diretamente aos armadores, navios ou marítimos. Ao invés, depende da aplicação pelos países através das suas legislações nacionais ou de outras medidas [ver [A8.](#)]. A legislação nacional ou outras medidas aplicar-se-iam então aos armadores, marítimos e navios. A MLC, 2006 estabelece as normas mínimas que devem ser implementadas por todos os países que a ratificarem. Estas normas devem refletir-se nas normas ou requisitos nacionais ou noutras medidas de execução nacionais e estão sujeitas ao papel de supervisão habitual da Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações no âmbito do sistema de supervisão da OIT¹⁵ (sistema estabelecido nos termos da *Constituição* da OIT) [ver [A29.](#)] e [ver [A38.](#)]

¹⁵ As informações sobre o sistema de supervisão da OIT estão disponíveis no sítio *web* da OIT, em www.ilo.org/normes, sob o título «*Labour standards*», e as ligações sob o subtítulo «*Supervisory bodies and procedures*».

A8. Que medidas devem ser tomadas por um país para garantir que a MLC, 2006 é aplicada corretamente?

O n.º 5, artigo IV da MLC, 2006, prevê que a aplicação dos direitos sociais e laborais dos marítimos nos termos da Convenção pode ser realizada através de legislação ou regulamentação nacionais, de convenções coletivas aplicáveis ou de outras medidas ou na prática, a menos que a Convenção especifique o contrário, exigindo, por exemplo, que os países adotem legislação e regulamentação nacionais para executar certas disposições da Convenção.

Assim, cada país é livre de decidir se uma determinada disposição da MLC, 2006 deve ser incluída numa lei (como uma lei aprovada por um Parlamento ou por um Congresso) ou num regulamento ou noutra legislação subsidiária, como ordens administrativas ou avisos oficiais marítimos. Ou um país pode decidir – nos casos em que a MLC, 2006 não exige especificamente legislação – que certos assuntos possam ser tratados de forma mais adequada através de outras medidas jurídicas ou de uma convenção coletiva. Ou, talvez, quando uma disposição da MLC, 2006 diz essencialmente respeito a ações a empreender por um governo, através de instruções administrativas internas.

A9. O que é o código da MLC, 2006?

A MLC, 2006 está organizada em três partes principais: os artigos, colocados no início, estabelecem os princípios e obrigações gerais. Os artigos são seguidos pelas regras e pelo código, que se referem aos domínios das condições de trabalho e de vida dos marítimos abrangidas pela Convenção e à inspeção e cumprimento. As regras, que são escritas em termos muito gerais, são complementadas pelo código da MLC, 2006, mais pormenorizado. O código tem duas partes: parte A (normas obrigatórias) e parte B (princípios orientadores não obrigatórios). As disposições das regras e das normas (parte A do código) e dos princípios orientadores (parte B do código) foram integradas verticalmente na Convenção: por outras palavras, foram organizadas e articuladas em função do seu objeto: assim, cada um dos títulos da MLC, 2006 [ver [A6](#).] consiste em várias regras que abrangem um aspeto específico do tema, sendo cada regra seguida primeiro pelas normas da parte A e, em seguida, pelos princípios orientadores da parte B que se referem ao mesmo assunto. O sistema de numeração da Convenção também reflete esta estrutura. Por exemplo: **Título 1. Condições mínimas a observar para o trabalho dos marítimos a bordo dos navios** inclui a **regra 1.1 – Idade Mínima**, a **norma A1.1 – Idade Mínima** e o **princípio orientador B1.1 – Idade Mínima**. **Título 2. Condições de trabalho** inclui a **regra 2.1 – Contratos de trabalho marítimo**, a **norma A2.1 – Contratos de trabalho marítimo** e o **princípio orientador B2.1 – Contratos de trabalho marítimo**.

A10. Qual é a diferença entre artigos, regras, normas e princípios orientadores?

Todas as disposições da MLC, 2006, seja qual for o seu nome, devem ser respeitadas pelos países que ratificaram a Convenção ou, no caso dos seus princípios orientadores, devem ser devidamente tidos em conta pelos mesmos na aplicação da Convenção [ver [A12](#).]. A principal diferença entre estas disposições reside no facto de os artigos conterem declarações de princípios, obrigações e direitos mais gerais, sendo as indicações específicas estabelecidas nas regras e no código. Os artigos contêm igualmente disposições relativas aos aspetos jurídicos do funcionamento e aplicação da Convenção, tais como definições, estatuto das regras e das partes A e B do código, procedimento de emenda e entrada em vigor e estabelecimento e funcionamento da Comissão tripartida especial nos termos do artigo XIII [ver [A22](#).]. A principal diferença entre as regras, as normas e os princípios orientadores consiste em as regras estarem sujeitas a diferentes processos de emenda e serem normalmente formuladas em termos mais gerais, sendo os pormenores de aplicação definidos no código (ou seja, as normas e os princípios orientadores).

A11. O que é uma disposição «substancialmente equivalente»?

A MLC, 2006 prevê, nos n.ºs 3 e 4.º, artigo VI, que, em certas circunstâncias, uma disposição nacional que transpõe os direitos e princípios da Convenção de uma forma diferente da prevista na parte A (normas) do código será considerada «substancialmente equivalente» se o Membro em causa «verificar» que a legislação ou outra medida de aplicação relevante «favorece a plena realização do objetivo e do fim geral da disposição ou das disposições em questão da parte A do código» e «dá efeito à disposição ou disposições em questão da parte A do código». A obrigação principal do Membro é «verificar», o que não implica, no entanto, total autonomia, uma vez que cabe às autoridades responsáveis pelo controlo da aplicação a nível nacional e internacional determinar não só se o procedimento necessário para «verificarem» foi realizado, mas também se foi realizado de boa-fé de forma a garantir que o objetivo de aplicação dos princípios e direitos estabelecidos nas regras é adequadamente alcançado de uma forma diferente da indicada na parte A do código. É neste contexto que os Membros que ratificaram a Convenção deverão avaliar as suas disposições nacionais do ponto de vista da equivalência substancial, identificando o objeto e a finalidade gerais da disposição em causa da parte A do código da MLC, 2006 (nos termos da alínea a), n.º 4, artigo VI) e determinar se a disposição nacional proposta poderia ou não, de boa-fé, ser considerada como dando execução à disposição da parte A (nos termos da alínea b) do n.º 4). A Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações sublinhou que o conceito de equivalência substancial não é de competência administrativa. Por conseguinte, os Membros devem decidir, numa base horizontal e não numa base *ad hoc*, medidas substancialmente equivalentes em resposta a um pedido específico de um armador. Quaisquer medidas substancialmente equivalentes que tenham sido adotadas devem ser indicadas na parte I da Declaração de conformidade do trabalho marítimo que se encontra a bordo de navios certificados [ver C5.2.k.]. A equivalência substancial não se aplica às disposições relativas ao cumprimento e aplicação constantes do título 5 [ver C5.1.b.].

A12. Qual é o estatuto dos princípios orientadores na parte B do código?

Os países que ratificarem a MLC, 2006 devem adotar leis nacionais ou tomar outras medidas para garantir que os princípios e direitos contidos nas regras sejam aplicados da forma estabelecida nas normas constantes da parte A do código (ou de forma substancialmente equivalente) [ver A11.]. Ao decidir sobre os pormenores das suas leis ou outras medidas de execução [ver A8.], os países que ratificaram a Convenção devem ter em devida consideração o cumprimento dos princípios orientadores estabelecidos na parte B do código. Desde que tenham tido devidamente em conta estas disposições, os países que ratificaram a Convenção podem aplicar as disposições obrigatórias de uma forma diferente, mais adaptada às suas circunstâncias nacionais. Neste caso, pode solicitar-se ao governo em causa que explique aos órgãos de supervisão da OIT por que razão decidiu não seguir as orientações constantes da parte B do código¹⁶. A aplicação da parte B do código não é verificada por funcionários autorizados durante a inspeção PSC; no entanto, pode ser revisto pelo sistema de supervisão da OIT¹⁷ [ver A38.].

¹⁶ As informações sobre o sistema de supervisão da OIT estão disponíveis no sítio *web* da OIT, em www.ilo.org/normes, sob o título «*Labour standards*», e as ligações sob o subtítulo «*Supervisory bodies and procedures*». Ver também os pedidos diretos adotados em relação às Fiji (2017), às Ilhas Marshall (2017) e a Itália (2016).

¹⁷ Ver, por exemplo, os pedidos diretos adotados pela Comissão de Peritos relativamente à Croácia (2017), ao Japão (2016) e à Libéria (2016).

A13. Por que razão se introduziram os princípios orientadores da parte B?

O estatuto especial atribuído à parte B (princípios orientadores) do código [ver A12.] baseia-se na ideia de firmeza dos princípios e direitos, combinada com flexibilidade na forma como esses princípios e direitos são aplicados. Sem essa inovação, a MLC, 2006 nunca poderia aspirar a uma ratificação em larga escala: muitas das disposições das convenções de trabalho marítimo existentes, que se relacionam com o método de aplicação dos direitos fundamentais dos marítimos (e não com o conteúdo desses direitos), foram transferidas para os princípios orientadores não obrigatórios da parte B do código, uma vez que a sua inclusão nas regras obrigatórias e na parte A (normas) poderia ter resultado em obstáculos claros à ratificação.

A14. Qual é o estatuto das Diretrizes para as Inspeções do Estado de Bandeira e das Diretrizes para os Inspectores de Controlo pelo Estado do Porto, da OIT, de 2008?

Os dois conjuntos de Diretrizes, inicialmente adotados em 2008, as *Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*,¹⁸ e as *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*,¹⁹ foram preparados por reuniões tripartidas internacionais de peritos para ajudar os países a implementar o título 5 da MLC, 2006. Mas não têm qualquer estatuto jurídico especial. Não devem ser confundidos com os princípios orientadores constantes da parte B do código da MLC, 2006, que devem ser devidamente tidos em conta pelos países que ratificaram a Convenção [ver A12.].

As diretrizes internacionais, bem como os respetivos sistemas nacionais de inspeção e certificação do Estado de bandeira e as diretrizes nacionais para os inspetores do Estado de bandeira, são aspetos importantes da aplicação nacional e essenciais para garantir uma aplicação harmonizada generalizada da MLC, 2006.

A15. A MLC, 2006 exige que os países cumpram as «Convenções fundamentais» da OIT?

O Conselho de Administração da OIT identificou oito Convenções internacionais do trabalho como sendo «fundamentais», abrangendo temas que são considerados princípios e direitos fundamentais no trabalho, nomeadamente a liberdade sindical e o reconhecimento efetivo do direito à negociação coletiva, a eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou obrigatório, a abolição efetiva do trabalho infantil e a eliminação da discriminação em matéria de emprego e profissão. Estas Convenções estão listadas no Preâmbulo da MLC, 2006. Os países que ratificaram a MLC, 2006 são obrigados, nos termos do artigo III, a verificar se as disposições da sua legislação nacional respeitam esses direitos fundamentais, no contexto da MLC, 2006. O relatório nacional ao sistema de supervisão da OIT exige que os Membros apresentem um relatório sobre esta matéria. No entanto, o artigo III não exige diretamente a

¹⁸ Consultar o sítio *web* da OIT da MLC, 2006, www.ilo.org/mlc, no título «[Monitoring and implementation tools](#)». Em 2018, a Comissão tripartida especial da MLC, 2006 decidiu criar um órgão subsidiário encarregado de atualizar as diretrizes da OIT, a fim de refletir as emendas ao código da MLC, 2006. As novas diretrizes deverão ser publicadas até novembro de 2020.

¹⁹ *idem*.

aplicação das disposições destas outras convenções da OIT nem que os Membros comuniquem à OIT, no âmbito da MLC, 2006, as medidas que tomaram para dar cumprimento às convenções fundamentais. Tal deve-se ao facto de os países que ratificaram as convenções fundamentais já serem obrigados a informar o sistema de supervisão da OIT sobre as medidas que tomaram para dar cumprimento às obrigações que lhes incumbem por força dessas Convenções em todos os setores de trabalho, incluindo o setor marítimo. Dito isto, os países que não ratificaram uma ou mais convenções fundamentais terão de apresentar um relatório aos mecanismos de supervisão da OIT indicando como verificaram se as disposições da sua legislação nacional respeitavam os direitos fundamentais relevantes, no contexto da MLC, 2006.

A16. De que forma a MLC, 2006 facilita a ratificação e a aplicação das suas prescrições por parte dos países?

Tanto a *Constituição* da OIT²⁰ como muitas Convenções da OIT procuram ter em conta as circunstâncias nacionais e prever alguma flexibilidade na aplicação das Convenções, a fim de melhorar gradualmente a proteção dos trabalhadores, tendo em conta a situação específica de alguns setores e a diversidade das circunstâncias nacionais. A flexibilidade baseia-se normalmente nos princípios do tripartismo, da transparência e da responsabilização. Quando a flexibilidade relativa à aplicação de uma Convenção é exercida por um governo, tal implica normalmente a consulta das organizações de trabalhadores/as e de empregadores/as interessadas, e a comunicação à OIT pelo governo em causa das decisões dotadas. Esta é considerada uma abordagem necessária e importante para garantir que todos os países, independentemente das circunstâncias nacionais, possam estabelecer relações com o sistema jurídico internacional e que as obrigações internacionais sejam respeitadas e aplicadas, na medida do possível, envidando simultaneamente esforços para melhorar as condições. Isto é particularmente importante para um setor internacional como dos transportes marítimos. A MLC, 2006 segue, em geral, esta abordagem, e prevê uma flexibilidade adicional, relevante para o setor, a nível nacional.

A Convenção pretende ser «firme em matéria de direitos e flexível na sua aplicação». A MLC, 2006 estabelece os direitos básicos dos marítimos a um trabalho digno em declarações firmes, mas deixa uma grande flexibilidade aos países que ratificaram a Convenção quanto à forma como irão aplicar essas normas de trabalho digno nas suas legislações nacionais.

As áreas de flexibilidade na MLC, 2006 incluem o seguinte:

- salvo disposição em contrário na Convenção, a aplicação a nível nacional pode ser realizada de várias formas, e não necessariamente através de legislação [ver [A8.](#)];
- muitas das prescrições técnicas obrigatórias das anteriores convenções marítimas, que tinham criado dificuldades para alguns governos interessados em ratificar a MLC, foram inscritas na Parte B do código [ver [A12.](#)];
- em determinadas circunstâncias, a aplicação das normas obrigatórias constantes da parte A do código (a exceção do título 5) pode também ser realizada através de medidas «substancialmente equivalentes» [ver [A11.](#)];

²⁰ Consultar a [Constituição da OIT](#) no [sítio web da OIT](#) (www.ilo.org) sob «*Labour standards*» em «*Quick links*».

- em determinadas circunstâncias, a aplicação das disposições do código pode ser flexibilizada para alguns navios mais pequenos – arqueação bruta inferior a 200 que não efetuam viagens internacionais [ver B7.];
- embora todos os navios abrangidos pela Convenção devam ser inspecionados para verificação do cumprimento das suas prescrições [ver C5.2.g.], as administrações do Estado de bandeira não são obrigadas a certificar navios com arqueação bruta inferior a 500, a menos que o armador em causa solicite a certificação [ver C5.2.j.];
- a MLC, 2006 reconhece expressamente que alguns Estados de bandeira podem recorrer a organizações reconhecidas, como as sociedades de classificação, para que se encarreguem de aspetos do sistema de inspeção e certificação dos navios em seu nome [ver C5.2.b.];
- as disposições que afetam a construção e o equipamento do navio (título 3) não se aplicam aos navios construídos antes da entrada em vigor da Convenção para o Estado de bandeira em causa, salvo decisão em contrário [ver C3.1.a.]. Os navios mais pequenos (arqueação bruta inferior a 200) podem ser isentos de prescrições específicas de alojamento [ver C3.1.j.];
- está prevista (artigo VII) a situação dos países que possam não ter no seu território organizações nacionais de armadores ou de marítimos a consultar no exercício da flexibilidade prevista na MLC, 2006 [ver A22.];
- no que se refere à cobertura da segurança social nos termos da regra 4.5, está prevista a tomada em consideração das circunstâncias nacionais e dos acordos bilaterais, multilaterais e outros [ver C4.5.b.].

A17. Quando se tornou aplicável a MLC, 2006?

A MLC, 2006 entrou em vigor em 20 de agosto de 2013, ou seja doze meses após a data em que foram registadas ratificações de, pelo menos, 30 países com uma quota total na arqueação bruta mundial dos navios de, pelo menos, 33 por cento. Esta prescrição para a entrada em vigor inicial está prevista no n.º 3, artigo VIII da MLC, 2006. Significa que, a partir de 20 de agosto de 2013 (quando as prescrições foram cumpridas), a MLC, 2006 passou a ser vinculativa como matéria de direito internacional para esses 30 países. Para qualquer país que tenha ratificado após 20 de agosto de 2012, tal como previsto no n.º 4, artigo VIII, a Convenção entra em vigor para esse país 12 meses após a data de registo da ratificação do país.

Em dezembro de 2019, a MLC, 2006 tinha sido ratificada por 96 países²¹ representando mais de 91 por cento da arqueação bruta dos navios a nível mundial, estando previstas mais ratificações no futuro.

A18. Por que razão é provável que a MLC, 2006 atinja o objetivo de ratificação quase universal?

Para além do já elevado número de ratificações, há uma série de indicadores que sugerem que será alcançada uma ratificação quase universal. Um dos indicadores é o voto sem precedentes a favor da Convenção pela CIT em 2006. Foi adotada pela CIT por um voto recorde de 314 a

²¹ A lista dos países que ratificaram o acordo e a data de entrada em vigor para cada país, bem como outras informações nacionais, estão disponíveis no *sítio web* da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Number of ILO member States having ratified the Convention*».

favor e nenhum contra (dois países – quatro votos – abstiveram-se por razões não relacionadas com o conteúdo da Convenção), após uma revisão detalhada por mais de 1.000 participantes de 106 países. Este nível de apoio quase sem precedentes reflete a longa consulta tripartida internacional que teve lugar entre 2001 e 2006 e o apoio inabalável que foi demonstrado pelos governos e trabalhadores/as e empregadores/as que trabalharam juntos desde 2001 para desenvolver o texto da Convenção. A MLC, 2006 foi concebida para conseguir uma ratificação quase universal devido à sua mistura de firmeza em matéria de direitos e flexibilidade no que diz respeito às abordagens de aplicação das prescrições mais técnicas e às vantagens que proporciona aos navios dos países que a ratificam. Por último, os navios de países que ratificaram a Convenção que proporcionam condições de trabalho dignas aos seus marítimos têm uma vantagem, uma vez que serão protegidos contra a concorrência desleal dos navios que não cumprem as normas [ver A4.]. Ao beneficiarem de um sistema de certificação, evitarão ou reduzirão a probabilidade de longos atrasos relacionados com as inspeções em portos estrangeiros. Em dezembro de 2019, a MLC, 2006 tinha sido ratificada por 96 países²² representando mais de 91 por cento da arqueação bruta dos navios a nível mundial [ver A17.].

A19. O que acontecerá às Convenções sobre o trabalho marítimo adotadas antes de 2006?

As 37 Convenções da OIT sobre o trabalho marítimo (36 Convenções e um Protocolo), consolidadas pela MLC, 2006, estão agora fechadas a novas ratificações e serão gradualmente eliminadas à medida que os países que ratificaram essas Convenções ratificarem a MLC, 2006. Na sequência das recomendações da Comissão tripartida especial (CTE) da MLC, 2006, durante a sua terceira reunião, em abril de 2018, o Conselho de Administração decidiu classificar como ultrapassados 34 instrumentos marítimos consolidados pela MLC, 2006 – incluindo 22 convenções – e inscreveu um ponto na ordem do dia da Conferência Internacional do Trabalho de 2020 relacionado com a revogação de oito Convenções e a retirada de nove Convenções e de 11 Recomendações.²³ O Conselho de Administração solicitou igualmente ao *Bureau* que encorajasse os países vinculados por Convenções desatualizadas a ratificarem a MLC, 2006. Os países que ratificarem a MLC, 2006 deixarão de estar vinculados às Convenções marítimas anteriormente ratificadas e que são revistas pela MLC, 2006. Estas Convenções serão denunciadas na sequência da entrada em vigor da MLC, 2006 para o país. Os países que não ratificarem a MLC, 2006 continuarão vinculados pelas Convenções que ratificaram e que ainda estão em vigor. Os Estados-membros devem continuar a apresentar ao sistema de supervisão da OIT um relatório sobre a aplicação nacional dessas Convenções [ver A38.]. A entrada em vigor da MLC, 2006 não afeta as três Convenções marítimas que ainda não foram consolidadas na MLC, 2006 [ver A20.]. Estas continuarão a ser vinculativas para os Estados que as ratificaram, independentemente da MLC, 2006. As Convenções marítimas da OIT relativas à pesca e aos/as trabalhadores/as portuários/as também não são afetadas pela MLC, 2006. Para saber quais as convenções da OIT que um país ratificou, consulte a base de dados NORMLEX (www.ilo.org/normlex), uma base de dados abrangente contendo estas informações, disponível no sítio *web* público da OIT.

²² *idem*.

²³ Podem ser obtidas mais informações sobre o estatuto das Convenções marítimas revistas pela CTE na ligação https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_627899/lang-en/index.htm.

Ver também os [relatórios](#) apresentados na sessão de 2020 da Conferência Internacional do Trabalho.

A20. Que convenções da OIT foram consolidadas na MLC, 2006?

As 36 Convenções e um Protocolo consolidados na MLC, 2006 são enumerados no seu artigo X. Esta lista é constituída por todas as anteriores convenções do trabalho marítimo, adotadas desde 1920, exceto a Convenção (N.º 185) sobre os documentos de identificação dos marítimos (revista), tal como emendada, de 2003, e a Convenção (N.º 108), de 1958, que revê, bem como a Convenção (N.º 71), sobre pensões dos marítimos, de 1946, e a Convenção (N.º 15) (desatualizada) sobre a idade mínima (paleiros e fogueiros), de 1921.²⁴ As Convenções marítimas da OIT relativas à pesca e aos/as trabalhadores/as portuários/as também não são afetadas pela MLC, 2006.

A21. De que forma pode ser atualizada a MLC, 2006?

A MLC, 2006 tem dois tipos de procedimentos de emenda: um, nos termos do artigo XIV, para a Convenção no seu conjunto, e outro, nos termos do artigo XV, para emendas apenas ao código da MLC, 2006. O processo de ratificação expresso do artigo XIV está próximo do atual procedimento da OIT para a revisão das Convenções. A parte da Convenção que poderá necessitar de atualização periódica, nomeadamente o código [ver A9.] relativo à aplicação técnica e pormenorizada das obrigações fundamentais nos termos da Convenção, pode ser emendada no âmbito de um procedimento acelerado («aceitação tácita») previsto no artigo XV. Este procedimento, que se baseia, em certa medida, num procedimento já bem estabelecido noutra agência das Nações Unidas, a OMI, permite que as emendas ao Código entrem em vigor, para todos ou quase todos os países que ratificaram a Convenção, no prazo de três a quatro anos a contar da data em que forem propostas. Um Membro que já ratificou a convenção não ficará vinculado por uma emenda ao código que entra em vigor em conformidade com o artigo XV da Convenção, se manifestar desacordo formal dentro de um determinado período.²⁵ Em 2014, foram adotadas emendas ao Código para abordar as questões do abandono dos marítimos [ver C2.5.2.a.] e a responsabilidade dos armadores por morte ou invalidez prolongada dos marítimos [ver C4.2.2.a.]. Estas emendas entraram em vigor em 18 de janeiro de 2017. Em 2016, foram adotadas emendas ao código no que se refere à eliminação do assédio e da intimidação a bordo de navios [ver C4.3.d.] e à prorrogação da validade dos certificados de trabalho marítimo num caso muito específico. Estas emendas entraram em vigor em 8 de janeiro de 2019. Em 2018, foram adotadas emendas ao Código para abordar a questão das remunerações e dos direitos dos marítimos durante o cativeiro em consequência de atos de pirataria ou de assaltos à mão armada contra navios [ver C2.2.d.]. Prevê-se que entrem em vigor em 26 de dezembro de 2020. As informações sobre as emendas estão disponíveis no sítio *web* da MLC, 2006.²⁶

²⁴ A Convenção N.º 15 foi revogada por decisão da Conferência Internacional do Trabalho na sua 106.ª sessão.

²⁵ A Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações adotou uma [observação geral em 2016](#), que fornece informações adicionais sobre a entrada em vigor das emendas ao código da MLC, 2006, adotado em conformidade com o procedimento simplificado previsto no artigo XV da Convenção. Fornece informações sobre a situação dos Estados que ratificaram a MLC, 2006 entre a data de aprovação de uma emenda e a sua entrada em vigor.

²⁶ As *Amendments to the MLC, 2006*, estão disponíveis no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 em: www.ilo.org/mlc.

A22. O que é a Comissão tripartida especial?

O artigo XIII da MLC, 2006 prevê o estabelecimento de uma Comissão tripartida especial (CTE) pelo Conselho de Administração da OIT.²⁷ O mandato desta Comissão consiste em «acompanha[r] permanentemente a aplicação da presente convenção [...]». Nos termos da Convenção, a Comissão é composta por dois representantes nomeados pelo Governo de cada país que ratificou a Convenção e pelos representantes dos armadores e dos marítimos designados pelo Conselho de Administração. A Comissão desempenha um papel importante no que se refere às emendas ao Código [ver A9.]. Se forem identificadas dificuldades no funcionamento da Convenção, ou se a Convenção precisar de ser atualizada, a Comissão tripartida especial, em conformidade com o artigo XV da Convenção, tem poderes para adotar emendas [ver A21.]. A Comissão desempenha igualmente um importante papel consultivo, nos termos do artigo VII, para os países que não têm no seu território organizações de armadores ou de marítimos a consultar aquando da aplicação da MLC, 2006.

A23. Qual é o estatuto do Preâmbulo e da Nota Explicativa da MLC, 2006?

O [Preâmbulo](#) da MLC, 2006, tal como os preâmbulos de outros instrumentos internacionais, fornece informações sobre as aspirações e as intenções dos relatores da Convenção; no entanto, o Preâmbulo não contém quaisquer obrigações jurídicas vinculativas. A [Nota Explicativa sobre as Regras e o Código da Convenção do Trabalho Marítimo](#), que é colocada depois dos artigos, também não é vinculativa, mas existe, como sugere o seu título, para fornecer uma explicação que ajude os países a compreender melhor a relação entre as diferentes partes da Convenção e a natureza das obrigações decorrentes de cada parte da MLC, 2006.

A24. O que significa o termo «Membro»?

A MLC, 2006, como outros instrumentos jurídicos da OIT, utiliza os termos «Membro» ou «qualquer/cada Membro» em toda a MLC, 2006. Estes termos são utilizados pela OIT para referir países que são Membros da OIT. No contexto da presente Convenção, uma referência a «Membro» ou a «qualquer/cada Membro» deve ser entendida como referindo-se a países que ratificaram a Convenção, a menos que a Convenção se refira claramente a «um Membro da Organização» (como no n.º 2, artigo XV, por exemplo).

A25. Quem é a autoridade competente?

A MLC, 2006 define o termo «autoridade competente» na alínea a), n.º 1, artigo II como o «[...] o ministro, o serviço governamental ou qualquer outra autoridade competente para aprovar regulamentos, decretos ou outras instruções de carácter obrigatório, no domínio referido na disposição em questão e fazê-las aplicar». É um termo utilizado para indicar o(s) serviço(s) de um governo responsável(eis) pela implementação da MLC, 2006. As práticas variam de país para país e muitas vezes mais de um serviço ou agência (por exemplo, os que se ocupam do trabalho, assuntos marítimos ou segurança social) podem intervir na aplicação dos aspetos da MLC, 2006 num país e, por conseguinte, são a «autoridade competente» para a questão específica. A informação sobre a autoridade nacional competente para os países que ratificaram [ver A26.] a MLC, 2006, juntamente com outras informações nacionais, pode ser consultada no sítio *web* da OIT (www.ilo.org/mlc) sob o título «[MLC database](#)».

²⁷ O Conselho de Administração da OIT adotou o [Regulamento](#), as regras processuais aplicáveis ao funcionamento desta Comissão. Pode ser consultado no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Special Tripartite Committee*» em: www.ilo.org/mlc.

A26. Onde se pode obter uma lista de países que ratificaram a MLC, 2006?

A lista dos países que ratificaram a Convenção de 2006, bem como a data de entrada em vigor para cada país e outras informações nacionais, estão disponíveis no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Number of ILO member States having ratified the Convention*».

Outras informações nacionais (clicar no nome do país) relativas aos países que ratificaram o acordo estão disponíveis sob o título «*on implementation*», em: www.ilo.org/mlc.

A27. Por que razão alguns países figuram na lista de países que ratificaram a MLC, 2006, disponível no sítio *web* da OIT, apesar de a Convenção não ter entrado em vigor nestes países?

A MLC, 2006 entrou em vigor em 20 de agosto de 2013, 12 meses após a data em que foram registadas ratificações de, pelo menos, 30 Membros da OIT com uma quota total na arqueação bruta mundial dos navios de, pelo menos, 33 por cento. Estas prescrições para a entrada em vigor inicial estão previstas no n.º 3, artigo VIII da MLC, 2006. Significa que, a partir de 20 de agosto de 2013 (quando as prescrições foram cumpridas), a MLC, 2006 passou a ser vinculativa como matéria de direito internacional para esses 30 países [ver A17.]. Para os países que ratificaram após 20 de agosto de 2012, como previsto no n.º 4, artigo VII, a Convenção entrou em vigor (ou entrará em vigor) para esse país 12 meses após a data em que o país registou a ratificação. Esta é a prática habitual das Convenções da OIT. Em dezembro de 2019, a MLC, 2006 tinha sido ratificada por 96 países²⁸ representando mais de 91 por cento da arqueação bruta dos navios a nível mundial.

A28. Onde posso obter as informações de contacto da autoridade nacional competente responsável pela MLC, 2006?

As informações sobre a autoridade nacional competente [ver A25.] para os países que ratificaram [ver A26.] a MLC, 2006, juntamente com outras informações nacionais, podem ser encontradas no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) sob o título «*MLC database*».

A29. Qual é o papel da OIT na aplicação da MLC, 2006?

A OIT é uma organização internacional criada em 1919. Foi a primeira a ser reconhecida como agência especializada pelas Nações Unidas. Os seus Membros são países que aderiram à Organização e o seu trabalho é realizado através do *Bureau* Internacional do Trabalho. Enquanto organização internacional, a OIT não aplica o direito internacional nem regula diretamente os/as trabalhadores/as ou os/as empregadores/as (ou armadores, navios ou marítimos)[ver A7.]. O seu papel é facilitar o desenvolvimento de normas internacionais e promover e ajudar os seus Membros com a aplicação a nível nacional. No âmbito da MLC, 2006, o diretor-geral da OIT tem algumas responsabilidades específicas relacionadas com a receção e comunicação

²⁸ A lista dos países que ratificaram o acordo e a data de entrada em vigor para cada país está disponível no sítio *web* da OIT «*Ratifications of the MLC, 2006*».

das informações que a Convenção requer que sejam disponibilizadas aos Membros da OIT. A OIT procede igualmente a uma revisão da aplicação nacional das convenções ratificadas pelos seus Membros, através do papel habitual de supervisão da Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações no âmbito do sistema de supervisão da OIT²⁹ (sistema estabelecido nos termos da *Constituição* da OIT).

A30. A MLC, 2006 é relevante para os proprietários ou operadores de navios registados num país que não ratificou a Convenção?

As prescrições da MLC, 2006 não se aplicam diretamente aos armadores nem aos navios que arvoram a bandeira de países que não ratificaram a Convenção. No entanto, o n.º 7, artigo V da MLC, 2006 contém aquilo a que muitas vezes se chama «cláusula de tratamento não mais favorável» [ver A4.]. O objetivo é garantir condições de concorrência equitativas, nos termos das quais os navios que arvoram a bandeira de países que ratificaram a Convenção não serão colocados em desvantagem competitiva relativamente aos navios que arvoram a bandeira de países que não ratificaram a MLC, 2006. Embora se afigure que o n.º 7, artigo V poderia aplicar-se em várias situações, na prática diz respeito essencialmente ao contexto do controlo pelo Estado do porto nos termos da regra 5.2.1, no que diz respeito aos navios que arvoram uma bandeira estrangeira e fazem escala num porto de um país que ratificou a Convenção [ver C5.3.].

A31. A MLC, 2006 é relevante para os marítimos estabelecidos em países que não ratificaram a Convenção?

Dada a natureza mundial do setor marítimo e das atividades de transporte marítimo, muitos marítimos trabalham a bordo de navios que arvoram a bandeira de um país distinto do país onde residem habitualmente. As normas da MLC, 2006 aplicáveis a bordo dos navios também permitem a proteção dos marítimos a nível nacional. Se os marítimos estiverem a trabalhar num navio que arvora a bandeira de um país que não ratificou a MLC, 2006 aplicar-se-á a «cláusula de tratamento não mais favorável» nos termos do n.º 7, artigo V, da MLC, 2006 [ver A4.]. O objetivo é garantir condições de concorrência equitativas, nos termos das quais os navios que arvoram a bandeira de países que ratificaram a Convenção não serão colocados em desvantagem competitiva relativamente aos navios que arvoram a bandeira de países que não ratificaram a MLC, 2006. Embora se afigure que o n.º 7, artigo V poderia aplicar-se em várias situações, na prática diz respeito essencialmente ao contexto do controlo pelo Estado do porto nos termos da regra 5.2.1, no que diz respeito aos navios que arvoram uma bandeira estrangeira e fazem escala num porto de um país que ratificou a Convenção [ver C5.3.]. Isto significa que as condições de trabalho e de vida a bordo destes navios podem ser sujeitas a inspeção pelos Estados do porto.

Nos termos do n.º 3, regra 1.4, e do n.º 9, norma A1.4, da MLC, 2006, os armadores que utilizem serviços de recrutamento e colocação de marítimos estabelecidos em países ou territórios em que a Convenção não é aplicável devem assegurar, na medida do possível, que esses serviços cumpram as prescrições da norma A1.4 [ver C1.4.f.]. A secção relativa à regra 1.4 no capítulo 3 das *Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*.³⁰

²⁹ As informações sobre o sistema de supervisão da OIT estão disponíveis no sítio *web* da OIT sob o título «*Labour standards*» e as ligações sob o subtítulo «*Supervisory bodies and procedures*», em: www.ilo.org/normes.

³⁰ Disponível no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Monitoring and implementation tools*» em: www.ilo.org/mlc.

A32. Onde posso receber formação sobre as inspeções da MLC, 2006?

A formação sobre as inspeções da MLC, 2006 está muitas vezes disponível a nível nacional, quer através da autoridade competente quer através de organizações privadas. A OIT, através da sua Academia do Trabalho Marítimo, com sede no seu Centro de Formação Internacional em Turim, Itália, também oferece vários cursos de formação e sessões de trabalho sobre a MLC, 2006, incluindo a formação de formadores de inspetores do trabalho marítimo e sobre a aplicação jurídica, e outras sessões de trabalho especializadas.

Este programa de sessões de trabalho e ações de formação visa reforçar a capacidade de todas as partes interessadas na promoção e aplicação da MLC, 2006. As informações sobre a Academia do Trabalho Marítimo da OIT estão disponíveis no sítio *web* da OIT da MLC, 2006, em www.ilo.org/mlc sob o título «*Maritime Labour Academy*».³¹

A33. A OIT pode emitir certificados de habilitação de inspetores da MLC, 2006 para os portos e/ou Estados de bandeira?

Não. A OIT assegura alguma formação e sessões de trabalho através da sua Academia do Trabalho Marítimo no que diz respeito à MLC, 2006, incluindo a certificação de pessoas que poderão ser formadores nacionais ou regionais de inspetores da MLC, 2006 [ver A32.]. No entanto, as qualificações de inspetor nacional do Estado de bandeira ou inspetor/funcionário autorizado para o controlo pelo estado do porto são questões que são tratadas pelos países que ratificaram a Convenção, e deve ser contactada a autoridade competente para a MLC, 2006 no país relevante para obter estas informações [ver A25.] e [A28.].

A34. A OIT pode ajudar a recuperar as retribuições não pagas ou a lidar com outros problemas relativos à vida a bordo de um navio?

A OIT pode fornecer algumas informações gerais sobre as suas Convenções, como a MLC, 2006, incluindo informações de contacto para a autoridade competente do Estado de bandeira que teria a responsabilidade de tratar destas questões, se o Estado de bandeira tiver ratificado a MLC, 2006 [ver A25. e A28.]. No entanto, enquanto organização internacional, a OIT não aplica o direito internacional nem regula diretamente os/as trabalhadores/as ou empregadores/as (ou armadores, navios ou marítimos) [ver A7.]. O seu papel é facilitar o desenvolvimento de normas internacionais e promover e ajudar os seus Membros com a aplicação a nível nacional. No âmbito da MLC, 2006, o diretor-geral da OIT tem algumas responsabilidades específicas relacionadas com a receção e a comunicação das informações que a Convenção requer que sejam disponibilizadas aos Membros da OIT. A OIT procede igualmente a uma revisão da aplicação nacional das convenções ratificadas pelos seus Membros, através do papel habitual de supervisão da Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações no âmbito do sistema de supervisão da OIT³² (sistema estabelecido nos termos da Constituição da OIT). Nas situações mais graves, como certos casos de abandono de marítimos [ver C2.5.2.b.], as organizações de marítimos ou armadores podem solicitar a intervenção urgente do diretor-geral da OIT. Consequentemente, a OIT contacta os governos em causa e incentiva-os a resolver a situação sem demora.

³¹ Ver também o sítio *web* da Academia do Trabalho Marítimo CIF-Turim: <https://www.itcilo.org/topics/maritime-labour>.

³² As informações sobre o sistema de supervisão da OIT estão disponíveis no sítio *web* da OIT sob o título «*Labour standards*» e as ligações sob o subtítulo «*Supervisory bodies and procedures*», em: www.ilo.org/normes.

A35. A OIT dispõe de uma base de dados de legislações, regulamentos nacionais ou de outras medidas de aplicação da MLC, 2006?

A lista dos países que ratificaram o acordo e a data de entrada em vigor para cada país, bem como outras informações nacionais, estão disponíveis no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) sob o título «*Number of ILO member States having ratified the Convention*». Outras informações nacionais, incluindo, quando apresentadas à OIT, a legislação nacional relevante ou outras medidas (para os países que ratificaram o acordo), estão disponíveis sob o título «*Ratification and information on implementation*» (clique no nome do país) sob o título «*MLC database*» em: www.ilo.org/mlc.

A36. Penso que as condições de trabalho e de vida a bordo de um navio não são boas; a OIT pode ajudar?

A OIT, enquanto organização internacional, não pode responder diretamente a situações individuais. No entanto, pode fornecer algumas informações gerais sobre as suas Convenções, como a MLC, 2006, incluindo informações de contacto para a autoridade competente do Estado de bandeira que teria a responsabilidade de tratar destas questões, se o Estado de bandeira tiver ratificado a MLC, 2006 [ver A25. e A28.]. As organizações de trabalhadores/as e de empregadores/as (incluindo as organizações de marítimos e armadores) têm também o direito de apresentar observações – nos termos do artigo 23.º da Constituição da OIT – ou reclamações – nos termos do artigo 24.º da Constituição da OIT – em caso de violação das disposições da MLC, 2006.

A37. Por que razão a OIT afirma que supervisiona a aplicação das convenções? O que significa esta afirmação? A OIT inspeciona navios?

A OIT é uma organização internacional criada em 1919. Foi a primeira agência especializada a ser designada pelas Nações Unidas. Os seus Membros são países que aderiram à Organização e o seu trabalho é realizado através do *Bureau* Internacional do Trabalho. Enquanto organização internacional, a OIT não aplica o direito internacional nem dá instruções diretamente aos/as trabalhadores/as ou os/as empregadores/as (ou armadores, navios ou marítimos) [ver A7.]. O seu papel é facilitar o desenvolvimento de normas internacionais e promover e ajudar os seus Membros com a aplicação a nível nacional. No âmbito da MLC, 2006, o diretor-geral da OIT tem algumas responsabilidades específicas relacionadas com a receção e a comunicação das informações que a Convenção requer que sejam disponibilizadas aos Membros. A OIT procede igualmente a uma revisão da aplicação nacional das convenções ratificadas pelos seus Membros, através do papel habitual de supervisão da Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações no âmbito do sistema de supervisão da OIT (sistema estabelecido nos termos da *Constituição* da OIT).³³

A38. Qual é o papel da Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações (CEACR)?

Quando um país ratifica uma Convenção da OIT, é obrigado a informar regularmente sobre as medidas que tomou para a sua aplicação. No que diz respeito à MLC, 2006, os governos

³³ As informações sobre o sistema de supervisão da OIT estão disponíveis no sítio *web* da OIT sob o título «*Labour standards*» e as ligações sob o subtítulo «*Supervisory bodies and procedures*», em: www.ilo.org/normes.

devem apresentar relatórios semestrais sobre as medidas que tomaram no direito e na prática para aplicar a Convenção. Os relatórios sobre a aplicação das Convenções podem também ser solicitados a intervalos mais curtos. Os governos devem apresentar cópias dos seus relatórios às organizações nacionais representativas de empregadores/as e trabalhadores/as. Estas organizações podem comentar os relatórios dos governos ou enviar comentários diretamente ao BIT sobre a aplicação das Convenções.

Ao examinar a aplicação das normas internacionais do trabalho, a Comissão de Peritos faz dois tipos de comentários: observações e pedidos diretos. As observações contêm comentários sobre questões fundamentais levantadas pela aplicação de uma determinada Convenção por um Estado. Estas observações são publicadas no relatório anual da Comissão de Peritos. Os pedidos diretos referem-se a questões técnicas ou a pedidos de informações complementares.³⁴ Os comentários relativos à MLC, 2006 foram apresentadas, até agora, através de pedidos diretos.

A39. A MLC, 2006 aborda o problema da pirataria?

A MLC, 2006, na sua versão inicial, não abordou diretamente o grave problema da pirataria. No entanto, em abril de 2018, a Comissão tripartida especial, estabelecida ao abrigo da MLC, 2006, adotou emendas ao Código da MLC, 2006 para proteger os marítimos de algumas das consequências da pirataria. As novas disposições, que se prevê entrem em vigor em 26 de dezembro de 2020, visam garantir que os marítimos mantidos em cativeiro, no navio ou fora deste, em consequência de atos de pirataria, ou de assaltos à mão armada contra navios, continuarão a receber as suas remunerações e direitos durante todo o período de cativeiro e até serem libertados e devidamente repatriados ou, quando o marítimo morrer em cativeiro, até à data do óbito determinada em conformidade com as legislações ou regulamentos nacionais aplicáveis.³⁵

A40. A MLC, 2006 ajuda os marítimos em caso de abandono?

Inicialmente, a MLC, 2006 não abordou diretamente o grave problema do abandono dos marítimos, embora algumas disposições, como as relativas ao repatriamento [ver C2.5.1.b.], se aplicassem para ajudar a proteger os marítimos de algumas das consequências do abandono. No entanto, em abril de 2014, a Comissão tripartida especial, [ver A22.] estabelecida ao abrigo da MLC, 2006, adotou emendas ao código da MLC, 2006 [ver A21.] para abordar especificamente este problema. Estas emendas entraram em vigor em 18 de janeiro de 2017. Contêm uma definição de abandono e fornecem pormenores sobre a obrigação de os navios disporem de um dispositivo de garantia financeira rápido e eficaz para ajudar os marítimos em caso de abandono [ver C2.5.2.c.]. As informações sobre estas emendas, incluindo o seu estatuto atual nos Estados-membros, estão disponíveis no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 [ver A44.].

³⁴ As informações sobre o sistema de supervisão da OIT estão disponíveis no sítio *web* da OIT, em www.ilo.org/normes sob o título «*Labour standards*», e as ligações sob o subtítulo «*Supervisory bodies and procedures*».

³⁵ O texto das emendas de 2018 está disponível em: https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_627161/lang--en/index.htm.

A41. Um país tem de adotar leis nacionais para ratificar a MLC, 2006?

A resposta depende do sistema jurídico nacional do país. O sistema jurídico de alguns países exige que toda a legislação esteja em vigor antes da ratificação, enquanto outros sistemas jurídicos não. O período de 12 meses entre o registo da ratificação e a entrada em vigor [ver [A17.](#)] destina-se a permitir que os países completem as suas medidas de aplicação nacional antes da entrada em vigor da Convenção para esses países [ver [A8.](#)].

A42 Onde posso obter uma cópia do formulário de relatório sobre a MLC, 2006 que os países que ratificaram a Convenção devem apresentar à OIT?

Nos termos do artigo 22.º da Constituição da OIT, o formulário de relatório nacional sobre a execução nacional [ver [A8.](#)] deve ser examinado pelo Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações (CEACR), composta por juristas independentes [ver [A38.](#)]

Cada país que ratificou a MLC, 2006 terá de apresentar este relatório ao *Bureau* Internacional do Trabalho no prazo de 12 meses a contar da data de entrada em vigor para o país em causa. Pode ser descarregada uma cópia do formulário de relatório nacional sobre a MLC, 2006 (em formato Word e PDF) a partir do sítio *web* da MLC, 2006 (www.ilo.org/mlc) sob o título «*Reporting obligation*». O formulário de relatório sobre a MLC, 2006 foi modificado para ter em conta as emendas ao código da Convenção. Após o seu primeiro relatório, cada Estado-membro deve apresentar um relatório com uma frequência adequada. As organizações representativas de trabalhadores/as e empregadores/as (incluindo as organizações de marítimos e armadores) têm o direito de receber uma cópia do relatório e de apresentar observações sobre a aplicação da Convenção.

A43. O que deve fazer um país para ratificar a MLC, 2006? Que documentos devem ser apresentados?

Cada país tem os seus procedimentos internos para a transmissão oficial de ratificações das convenções internacionais. Alguns países optam por depositar pessoalmente o instrumento de ratificação, outros enviam-no por correio. O instrumento oficial de ratificação, assinado por uma pessoa que pode assumir a responsabilidade do governo a nível internacional, deverá ser enviado ao *Bureau* Internacional do Trabalho, 4 route des Morillons, CH 1211 Genebra 22, Suíça.

Este instrumento deve conter ou incluir as informações exigidas nos termos do n.º 10, norma A4.5, da MLC, 2006 no que diz respeito às obrigações de segurança social previstas na Convenção [ver [C4.5.b.](#)]. Está disponível um formulário normalizado para a declaração ao abrigo do n.º 10, norma A4.5 [ver [C4.5.h.](#)] no sítio *web* da MLC, 2006 sob o título «*Model communication: Declaration required upon ratification of the MLC, 2006*». A declaração deve igualmente ser assinada por uma pessoa que possa assumir a responsabilidade do governo a nível internacional.

A44. Onde posso encontrar as emendas à MLC, 2006 e qual é o seu estatuto? Já se aplicam?

As *Amendments to the Code of the Maritime Labour Convention, 2006*, estão disponíveis no sítio *web* da OIT MLC, 2006: www.ilo.org/mlc. Em dezembro de 2019, tinham sido adotadas três séries de emendas:

Emendas de 2014 à MLC, 2006	Em vigor	18 de julho de 2016	18 de janeiro de 2017	Dispositivo de garantia financeira destinado a indemnizar os marítimos em caso de abandono, incapacidade de longa duração e morte.
Emendas de 2016 à MLC, 2006	Em vigor	8 de julho de 2018	8 de janeiro de 2019	Proteção dos marítimos contra a intimidação e o assédio a bordo Prorrogação da validade dos certificados de trabalho marítimo em circunstâncias em que os navios tenham passado na inspeção pertinente, mas em que não seja possível emitir imediatamente um novo certificado e disponibilizá-lo a bordo.
Emendas de 2018 à MLC, 2006	Não estão em vigor	26 de junho de 2020	26 de dezembro de 2020	Pagamento das remunerações e direitos dos marítimos durante o seu período de cativeiro em caso de pirataria ou assalto à mão armada contra navios.

No que se refere à entrada em vigor das emendas ao código da CTM 2006, há que distinguir três situações diferentes:

A CTM 2006 é ratificada antes da aprovação da emenda	Artigo XV (7) Qualquer emenda aprovada pela Conferência será considerada como tendo sido aceite salvo se, antes de terminado o prazo estabelecido [dois anos a partir da data da notificação], mais de 40 por cento dos Membros que ratificaram a convenção, representando, pelo menos, 40 por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial dos Membros que ratificaram a convenção, expressarem formalmente o seu desacordo junto do Diretor-Geral. (8) Qualquer emenda considerada como tendo sido aceite entrará em vigor seis meses após o termo do prazo estabelecido para todos os Membros que já tenham ratificado a convenção, exceto para aqueles que tenham manifestado formalmente o seu desacordo, nos termos do disposto no n.º 7 do presente artigo, e que não tenham retirado esse desacordo nos termos do disposto no n.º 11. Contudo: (a) Antes de terminado o prazo estipulado, qualquer Membro que já tenha ratificado a convenção pode informar o diretor-geral de que só ficará obrigado à emenda quando tiver comunicado expressamente a sua aceitação; e (b) Antes da data de entrada em vigor da emenda, qualquer Membro que já tenha ratificado a convenção pode informar o diretor-geral de que não aplicará esta emenda durante um período determinado. (11) Qualquer Membro que tenha expressando formalmente o seu desacordo relativamente a uma dada emenda pode retirá-lo a qualquer momento. Se o diretor-geral receber a notificação desta retirada após a entrada em vigor da referida emenda, esta entrará em vigor, para o Membro, seis meses após a data de registo da referida notificação.
A CTM 2006 é ratificada entre a data de aprovação de uma emenda e a data da sua entrada em vigor	O governo em causa pode «aceitar as emendas mediante a apresentação de uma declaração formal para o efeito ao diretor-geral». ³⁶ Até que a OIT receba essa declaração, o país não ficará vinculado pelas emendas.

³⁶ A Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações adotou uma [observação geral em 2016](#), que clarifica a situação dos Estados-membros que ratificaram a MLC, 2006 entre a data de aprovação de uma emenda e a data da sua entrada em vigor. A questão foi também discutida na terceira reunião da Comissão tripartida especial.

A CTM 2006 é ratificada após a entrada em vigor de uma emenda	Artigo XV (12) Após a entrada em vigor de uma emenda, a Convenção só pode ser ratificada na sua forma emendada.
---	--

A45. O sítio web da OIT indica um endereço de correio eletrónico da MLC, 2006: «MLC@ilo.org». Quem responde às mensagens enviadas para este endereço? Posso considerar qualquer resposta como um parecer jurídico?

As respostas às questões enviadas para o endereço de correio eletrónico MLC@ilo.org são preparadas por especialistas em normas de trabalho marítimo da OIT. No entanto, a OIT não pode comentar situações individuais e só pode ser fornecida informação geral. As respostas que forem dadas através deste endereço de correio eletrónico não podem ser consideradas pareceres jurídicos ou pareceres da OIT. Os governos, as organizações de empregadores/as e de trabalhadores/as que pretendam obter pareceres jurídicos devem dirigir uma carta ao diretor do Departamento das Normas Internacionais do Trabalho, OIT. Tais opiniões podem ser fornecidas pela OIT a pedido e no pressuposto de que apenas um Tribunal Internacional de Justiça é competente para apresentar interpretações autorizadas sobre as Convenções internacionais do trabalho.

A46. Qual é o estatuto das repostas nestas *Questões Frequentes*? Posso considerar as respostas como pareceres jurídicos?

Estas *Questões Frequentes* pretendem ser uma fonte de informação facilmente acessível, que será atualizada regularmente. O documento atual, datado de 2019, é a quinta edição (revista). Este documento visa ajudar as pessoas envolvidas no estudo ou na aplicação da MLC, 2006 a encontrar respostas às questões que possam ter sobre esta inovadora Convenção da OIT. **Importa referir que as respostas dadas nas *Questões Frequentes* não podem ser citadas como pareceres jurídicos autorizados.** Isto porque, em primeiro lugar, as prescrições exatas da Convenção são as contidas nas leis ou regulamentos nacionais ou em outras medidas adotadas por cada país para implementar a MLC, 2006. Por conseguinte, não pode ser dada qualquer resposta a qualquer questão sem referência ao ordenamento jurídico nacional aplicável. Em segundo lugar, as respostas às *Questões Frequentes* destinam-se a fornecer informação sob a forma de explicações breves remetendo para a Convenção e outros materiais de referência, ao invés de pareceres jurídicos sobre o significado de uma prescrição da Convenção ou a sua aplicação a uma situação individual. Tais opiniões podem ser fornecidas pela OIT aos governos e organizações de marítimos e armadores, em particular, a seu pedido e no pressuposto de que apenas um Tribunal Internacional de Justiça é competente para apresentar interpretações autorizadas sobre as Convenções internacionais do trabalho.

B. Questões sobre os trabalhadores e os navios compreendidos no âmbito de aplicação da MLC, 2006

B1. Quem é protegido pela MLC, 2006?

A MLC, 2006 aplica-se aos «marítimos», tal como definidos na alínea f), n.º 1, artigo II, ou seja, a qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio a que se aplique a presente convenção [ver B4.]. Esta definição inclui não só a tripulação envolvida na navegação ou na exploração do navio, mas também, por exemplo,

o pessoal de hotelaria que trabalha no navio. Poderá haver casos em que não seja claro se uma categoria de trabalhadores/as deve ser considerada como «marítimos» abrangida pela Convenção. O n.º 3, artigo II aborda esta situação. Em caso de dúvida, a autoridade nacional competente [ver A25.] deve resolver a questão, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas [ver B15.]. Em 2006, aquando da adoção da MLC, 2006, a Conferência Internacional do Trabalho adotou igualmente uma *Resolution concerning information on occupational groups* (ver a resolução VII da 94.ª CIT resoluções sobre a MLC, 2006)³⁷, que fornece orientações tripartidas internacionais sobre os fatores a considerar na tomada de decisões nestes casos. As informações sobre quaisquer decisões nacionais que tenham sido tomadas devem ser comunicadas ao diretor-geral da OIT. As informações nacionais que foram comunicadas pelos países que ratificaram a Convenção estão disponíveis na «*MLC, database*» no sítio *web* da OIT da MLC, 2006.³⁸

B2. A MLC, 2006 aplica-se a animadores/as e pessoal dos serviços hoteleiros?

Uma vez que a MLC, 2006 se aplica a «qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio a que se aplique a presente convenção» [ver B1.], abrange todos os trabalhadores, incluindo o pessoal de cabina e de limpeza, os/as empregados/as de bar e de mesa, os/as animadores/as, os/as cantores/as, o pessoal de cozinha e dos casinos e os/as esteticistas. Esta conclusão é aplicável independentemente de os marítimos em causa terem sido recrutados diretamente por um armador ou serem empregados no âmbito de um acordo de subcontratação. No entanto, há certas categorias de trabalhadores que apenas embarcam brevemente no navio e que trabalham normalmente em terra, por exemplo, os inspetores do Estado de bandeira ou de controlo pelo Estado do porto, que claramente não podem ser considerados como trabalhando no navio em causa. Noutros casos, a situação pode não ser clara, por exemplo, quando tiver sido contratado/a um/uma artista para trabalhar num navio de cruzeiro durante todo o cruzeiro ou uma pessoa para efetuar operações de manutenção ou reparação naval ou outras tarefas numa viagem. Nesses casos, será necessária uma resolução nos termos do n.º 3, artigo II, conforme indicado na resposta à questão [ver B1.]. Em numerosas ocasiões, a Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações deu orientações aos Estados-membros nesta matéria.³⁹

B3. A MLC, 2006 aplica-se aos aprendizes?

A Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações considerou que a obtenção de uma formação a bordo para vir a ser marítimo implica, por definição, o trabalho a bordo e, conseqüentemente, não pode haver dúvidas quanto ao facto de os aprendizes serem considerados marítimos para efeitos da Convenção, quando trabalham a bordo de um navio abrangido pela MLC, 2006. Salientou também que a proteção proporcionada pela Convenção é particularmente importante para as categorias de pessoas mais vulneráveis, como os aprendizes.⁴⁰

³⁷ As resoluções estão disponíveis sob o título «*Text and preparatory reports*» em: www.ilo.org/mlc.

³⁸ A lista dos países que ratificaram a Convenção e a data de entrada em vigor para cada país, bem como outras informações nacionais, tais como as determinações nacionais, estão disponíveis sob o título «*Number of ILO member States having ratified the Convention*» e sob o título «*Ratification and information on implementation by country*» em: www.ilo.org/mlc.

³⁹ Ver, por exemplo, os pedidos diretos relacionados com as [Baamas](#) (2017), a [Croácia](#) (2017), a [Itália](#) (2016), [São Cristóvão e Neves](#) (2016) e [Palau](#) (2016).

⁴⁰ Ver, por exemplo, os pedidos diretos relacionados com a [Argentina](#) (2018), o [Bangladeche](#) (2018), o [Quénia](#) (2018), a [República da Coreia](#) (2017) e o [Panamá](#) (2017).

B4. A que navios se aplica a MLC, 2006?

A MLC, 2006 define um navio na alínea i), n.º 1, artigo II como «[...] qualquer embarcação que não navegue exclusivamente em águas interiores ou em águas abrigadas ou nas suas imediações ou em zonas onde se aplique uma regulamentação portuária» [ver B6.]. A MLC, 2006 aplica-se a todos os navios assim definidos, pertencentes a entidades públicas ou privadas habitualmente afetos a atividades comerciais, exceto (ver n.º 4, artigo II):

- navios afetos à pesca ou a atividade análoga;
- embarcações de construção tradicional como *dhow*s e juncos;
- navios de guerra ou unidades auxiliares da marinha de guerra.

A MLC, 2006 reconhece (n.º 5, artigo II) que podem existir situações em que haja dúvidas quanto à sua aplicação a um navio ou a uma categoria específica de navios. Em caso de dúvida, a autoridade nacional competente [ver A25.] deve resolver a questão, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas. As informações sobre quaisquer decisões nacionais que tenham sido tomadas devem ser comunicadas ao diretor-geral da OIT.⁴¹

B5. Quando se considera que um navio está «habitualmente afeto a atividades comerciais»?

A MLC, 2006 não tem uma definição da expressão «habitualmente afeto a atividades comerciais», utilizada no n.º 4, artigo II [ver B4.]. Esta questão seria resolvida de boa-fé pelo país em causa e sujeita ao papel de supervisão habitual da Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações no âmbito do sistema de supervisão da OIT.⁴²

B6. O que são «águas abrigadas», etc.?

A MLC, 2006 não define explicitamente os termos «nas suas imediações» ou «águas abrigadas» utilizados na alínea i), n.º 1, artigo II [ver B4.]. É impossível resolver esta questão a nível internacional para todos os países, uma vez que essa resolução pode, em certa medida, depender das situações geográficas ou geológicas de cada país. Em princípio, caberá à autoridade competente de um país que ratificou a MLC, 2006 determinar, de boa-fé e de forma tripartida, tendo em conta os objetivos da Convenção e as características físicas do país, quais as áreas que poderiam ser consideradas «águas abrigadas» e qual a distância dessas águas que poderia ser considerada «nas suas imediações». Qualquer dúvida deve ser resolvida com base na consulta dos parceiros sociais nacionais, nos termos do n.º 5, artigo II.

Em 2011, o *Bureau* Internacional do Trabalho solicitou o parecer de organizações e membros internacionais relevantes sobre a definição. As informações acima sintetizadas constam de uma carta disponível sob o título «*Text and preparatory reports*» em: www.ilo.org/mlc.

⁴¹ A lista dos países que ratificaram o Tratado e a data de entrada em vigor para cada país, bem como outras informações nacionais, tais como as determinações nacionais, estão disponíveis sob o título «*Number of ILO member States having ratified the Convention*» e sob o título «*Ratification and information on implementation by country*» em: www.ilo.org/mlc.

⁴² As informações sobre o sistema de supervisão da OIT estão disponíveis no *sítio web* da OIT sob o título «*Labour standards*» e as ligações no subtítulo «*Applying and promoting international labour standards*» em: www.ilo.org/normes.

B7. Um país que ratifica a Convenção pode ficar isento de certas disposições da MLC, 2006?

As isenções são possíveis numa medida limitada e apenas quando forem expressamente permitidas pela Convenção (a maior parte das isenções permitidas encontra-se no título 3, relativo ao alojamento). Para os navios que devem ser certificados, esta informação deve constar da documentação do navio da MLC, 2006 [ver [B4.](#)].

Além disso, para os navios de arqueação bruta inferior a 200 que não efetuam viagens internacionais, um país pode (nos termos do n.º 6, artigo II) determinar que não é razoável ou possível, no momento presente, aplicar «determinados» elementos do código [ver [A9.](#)] e regular de outra forma essas prescrições através de outras disposições ao abrigo do direito nacional. Esta resolução deve ser tomada pelo governo em consulta com as organizações de armadores e de marítimos interessadas. As informações sobre quaisquer decisões nacionais que tenham sido tomadas devem ser comunicadas ao diretor-geral da OIT. As informações nacionais que foram comunicadas pelos países que ratificaram a Convenção estão disponíveis na «*MLC, database*» no *sítio web* da OIT de MLC, 2006 em: www.ilo.org/mlc.⁴³

B8. Existe um limite geral da arqueação na aplicação da MLC, 2006?

Não há limite geral de tonelagem para aplicação da MLC, 2006. No entanto, existe alguma flexibilidade que pode ser aplicada por um Estado de bandeira no que se refere à aplicação de prescrições específicas baseadas na arqueação bruta dos navios. Por exemplo, a prescrição de certificação (para além da inspeção) das condições de trabalho e de vida num navio não é obrigatória para os navios com arqueação bruta inferior a 500 que não efetuem viagens internacionais ou viagens entre portos estrangeiros. No que se refere às prescrições de alojamento a bordo, existe alguma flexibilidade com base na arqueação bruta dos navios em causa. Além disso, pode ser tomada uma decisão nos termos do n.º 6, artigo II [ver [B7.](#)].

B9. Os navios que não efetuam viagens internacionais são abrangidos pela MLC, 2006?

A MLC, 2006 aplica-se a todos os navios, independentemente da sua arqueação ou da natureza da sua viagem, com exceção das embarcações que naveguem exclusivamente em águas interiores ou em águas abrigadas ou nas suas imediações ou em zonas onde se aplique uma regulamentação portuária. No entanto, existe alguma flexibilidade que pode ser aplicada por um Estado de bandeira no que se refere à aplicação de prescrições específicas baseadas na arqueação bruta dos navios e nas viagens. Por exemplo, a prescrição de certificação (para além da inspeção) das condições de trabalho e de vida num navio não é obrigatória para os navios com arqueação bruta inferior a 500 que não efetuem viagens internacionais ou viagens entre portos estrangeiros. Além disso, pode ser tomada uma decisão nos termos do n.º 6, artigo II [ver [B7.](#)]. Os navios ou marítimos que não efetuam viagens internacionais não são obrigados a cumprir inglês alguns dos requisitos para as versões em língua inglesa dos **documentos**, como certificados médicos, nos termos da MLC, 2006.

⁴³ A lista dos países que ratificaram a Convenção e a data de entrada em vigor para cada país, bem como outras informações nacionais, tais como as decisões nacionais, estão disponíveis sob o título «Number of ILO member States having ratified the Convention» e sob o título «*Ratification and information on implementation*» em: www.ilo.org/mlc.

B10. Estão excluídos do âmbito de aplicação da Convenção os navios existentes no momento em que a MLC, 2006 é ratificada por um país?

A MLC, 2006 aplica-se a todos os navios abrangidos pela Convenção [ver [B4.](#)]. Todavia, as prescrições técnicas, de natureza estrutural, relacionadas com o alojamento previstas no título 3 podem não se aplicar aos navios construídos antes da entrada em vigor da Convenção para o país em causa [ver [C3.1.a.](#)].

B11. A MLC, 2006 aplica-se a navios mais pequenos, como os navios com arqueação bruta inferior a 200?

[ver [B8.](#)]

B12. A MLC, 2006 aplica-se a embarcações de extração de recursos em alto mar ou a embarcações semelhantes?

A questão de saber se a MLC, 2006 se aplica a embarcações de extração de recursos ou a embarcações semelhantes (por exemplo, plataformas de extração de recursos em alto mar (MODU) e dragas) ou a embarcações que não são autopropulsionadas dependerá de dois fatores: se a embarcação é considerada um «navio» nos termos da legislação nacional aplicável e a localização das suas atividades. A Convenção permite que a questão mais geral de saber se, ou em que circunstâncias, uma dada embarcação seria considerada um «navio» seja decidida por referência à legislação ou prática nacionais relevantes e às decisões judiciais. Se a embarcação for considerada um navio, seria necessário verificar se se trata de um navio ao qual se aplica a MLC, 2006. Tal dependerá do facto de «[navegar] exclusivamente em águas interiores ou em águas abrigadas ou nas suas imediações ou em zonas onde se aplique uma regulamentação portuária» [ver [B4.](#)].

B13. A MLC, 2006 aplica-se aos iates?

A menos que um iate seja de construção tradicional ou não corresponda à definição de «navio» [ver [B4.](#)] ou não esteja habitualmente afeto a atividades comerciais [ver [B5.](#)], é abrangido pela MLC, 2006. Por outras palavras, em princípio, os iates normalmente envolvidos em atividades comerciais são abrangidos pelo âmbito de aplicação da MLC, 2006.

B14. Quem é o armador nos termos da MLC, 2006?

A MLC, 2006 define um armador como «[...] o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente convenção [...]». Esta definição aplica-se mesmo que outras organizações ou pessoas cumpram determinados deveres ou responsabilidades em nome do armador. Esta definição abrangente foi adotada para refletir a ideia de que, independentemente das disposições comerciais ou outras relativas às operações de um navio, deve existir uma entidade única, «o armador», responsável pelas condições de vida e de trabalho dos marítimos. Esta ideia encontra também expressão na exigência de que todos os contratos de trabalho marítimos sejam assinados pelo armador ou por um representante do armador [ver [C2.1.](#) e [C2.1.e.](#)].

B15. Como pode uma autoridade nacional tomar uma decisão se não existirem no seu território organizações de armadores ou de marítimos?

Poderá haver casos em que não seja claro se uma categoria de trabalhadores deve ser considerada como «marítimos» abrangidos pela Convenção [ver B1.] e também casos em que não seja claro se um navio ou categoria de navios em particular deve ser abrangido pela Convenção [ver B4.]. Existem também algumas disposições que permitem isenções ou outro tipo de flexibilidade na aplicação da Convenção [ver B7.]. Nestes casos, a autoridade nacional competente [ver A25.] deve resolver a questão após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas [ver B7.]. No entanto, em alguns países pode não haver ainda organizações que representem armadores ou marítimos. O artigo VII da MLC, 2006 estabelece uma solução, prevendo a consulta da Comissão tripartida especial estabelecida nos termos do artigo XIII da Convenção [ver A22.]. Em abril de 2014, esta Comissão realizou a sua primeira reunião em que adotou disposições que permitiam aos países realizar esta consulta. As informações sobre estas disposições estão disponíveis no sítio *web* da OIT da MLC, 2006, sob o título «*Special Tripartite Committee*» em: www.ilo.org/mlc.

C. Questões relativas aos títulos da MLC, 2006

C1. Título 1. Condições mínimas exigidas para o trabalho dos marítimos a bordo dos navios

C1.1. Idade mínima

- C1.1.a. Se a idade mínima num país for superior a 16 anos, esta idade deve ser reduzida?

O n.º 2, regra 1.1 da MLC, 2006, estabelece os 16 anos como a idade mínima atual para uma pessoa trabalhar como marítimo. Se um país tiver uma idade superior, já cumpre e excede a idade mínima e não precisará de ajustar a sua idade mínima. O trabalho noturno dos marítimos com menos de 18 anos deve ser proibido (com algumas exceções possíveis). Note-se que, para algumas atividades ou posições (por exemplo, trabalho perigoso ou trabalho como cozinheiro de bordo), a MLC, 2006 exige que os marítimos tenham, pelo menos, 18 anos de idade.

- C1.1.b. Quem decide que trabalho é suscetível de comprometer a segurança ou a saúde dos marítimos com menos de 18 anos?

Nos termos do n.º 4, norma A1.1, a decisão sobre o que se considera como trabalho que possa comprometer a segurança ou a saúde dos marítimos com menos de 18 anos deve ser tomada pela autoridade competente, após consulta das organizações de armadores ou de marítimos interessadas. A definição do que se considera com um trabalho perigoso deve ser determinada na legislação nacional ou através de outras medidas, que devem estar em conformidade com as normas internacionais. O princípio orientador B4.3.10 da MLC, 2006 fornece orientações sobre a educação para a segurança e a saúde dos jovens marítimos que seriam relevantes para esta questão. A Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações considerou que, no caso dos países que fazem referência à lista de trabalhos perigosos de âmbito geral adotada no âmbito da Convenção (N.º 182), sobre as piores formas de trabalho infantil, de 1999, era necessário adotar uma lista específica, ou adaptar a lista existente, a fim de ter em conta as especificidades do setor marítimo.

-
- C1.1.c. Existe uma norma internacional para determinar as horas que constituem a «noite» ou cabe a cada país decidir?

A determinação das horas que constituem a «noite» pode variar de país para país e ser definida de acordo com a legislação e a prática nacionais. No entanto, o n.º 2, norma A1.1 da MLC, 2006, estabelece alguns parâmetros internacionais para determinar o período a considerar como noite para os marítimos com menos de 18 anos: «[...] um período de, pelo menos, nove horas consecutivas, com início o mais tardar à meia-noite e terminando, no mínimo, às cinco horas da manhã».

- C1.1.d. Qual é a situação dos jovens com 16 anos num programa de educação ou formação marítima reconhecido?

Segundo a MLC, 2006, uma pessoa com menos de 16 anos não pode ser marítimo e não pode trabalhar a bordo de navios. A MLC, 2006 reconhece que os marítimos com idade igual ou superior a 16 anos podem participar num programa de formação reconhecido prevê a possibilidade de empregar estes jovens [ver B3.] e, em particular, a sua formação, por exemplo, no que se refere à possibilidade de algum trabalho noturno para jovens marítimos para efeitos de formação nas circunstâncias previstas na Convenção [C1.1.e.]. Há igualmente outras considerações relacionadas com as normas relativas ao alojamento de aprendizes a bordo [ver C3.1.e.].

- C1.1.e. Pode pedir-se a um marítimo com menos de 18 anos que trabalhe à noite?

O n.º 2, norma A1.1 da MLC, 2006, exige a proibição do «trabalho noturno» para os marítimos com menos de 18 anos [ver C1.1.c.]. No entanto, existe alguma flexibilidade para permitir uma exceção a esta restrição quando o programa de formação dos marítimos puder ficar comprometido ou a natureza particular da tarefa ou um programa de formação reconhecido exija que os marítimos trabalhem à noite e a autoridade competente decida, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, que esse trabalho não prejudicará a saúde e o bem-estar dos jovens marítimos.

C1.2. Certificado médico

- C1.2.a. Um exame médico nos termos da Convenção STCW da OMI cumpre as prescrições da MLC, 2006?

Sim. O n.º 3 da norma A1.2 da MLC, 2006 afirma que esta se aplica sem prejuízo da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978, emendada (STCW). Declara igualmente que a autoridade competente deve aceitar um certificado médico emitido em conformidade com as prescrições da STCW para efeitos da regra 1.2. No caso dos marítimos não abrangidos pela STCW, será igualmente aceite um certificado médico que cumpra substancialmente estas prescrições. Tal como a OIT, a OMI é uma agência especializada das Nações Unidas. Coopera frequentemente com a OIT em questões de interesse comum no setor marítimo. Em 2010, a OMI adotou emendas à STCW conhecidas como as «Emendas de Manila». Estas emendas, que entraram em vigor em 2012, contêm uma redação destinada a alinhar as prescrições da MLC, 2006 e as prescrições da OMI relativas aos exames e certificados médicos para os marítimos abrangidos pela Convenção STCW. Isto significa que os países que estão vinculados pelas Emendas de Manila da STCW, e as transcreveram para a sua legislação, já terão, em certa medida, executado as prescrições da MLC, 2006.

Em 2011, uma reunião conjunta da OIT/OMI sobre os exames de aptidão física dos marítimos e as farmácias de bordo reviu as atuais *Guidelines on the medical examinations of seafarers*, da OIT/OMS. O documento *Guidelines on the medical examinations of seafarers*, da OIT/OMI, pode ser consultado ou descarregado no *sítio web* da OIT da MLC, 2006.

C1.2.b. Qual o período de validade de um certificado médico?

A MLC, 2006 estabelece períodos máximos no n.º 7 da norma A1.2, que afirma que, a menos que seja exigido um período mais curto pela natureza das funções a exercer pelo marítimo interessado ou por força da STCW, o certificado médico será válido por um período máximo de dois anos, a menos que o marítimo tenha idade inferior a 18 anos, caso em que o período máximo de validade será de um ano. O certificado relativo à percepção das cores é válido por um período máximo de seis anos. Como referido, trata-se de máximos; um país pode ter prazos de validade mais curtos.

C1.2.c. Um marítimo pode, em alguma circunstância, trabalhar sem um certificado médico?

A MLC, 2006 estabelece um procedimento (no n.º 8, norma A1.2) através do qual, em casos de urgência, os marítimos que estejam na posse de um certificado médico que tenha caducado em data recente podem ser autorizados a trabalhar por um período limitado (não superior a três meses).

C1.2.d. O que acontece se um certificado médico expirar no decorrer de uma viagem?

De acordo com o n.º 9, norma A1.2, da MLC, 2006, um certificado que expira no decurso de uma viagem continua em vigor até ao porto de escala seguinte, onde o marítimo pode obter um certificado médico por parte de um médico qualificado, desde que este período não seja superior a três meses.

C1.2.e. Quem pode emitir um certificado médico para marítimos?

Nos termos do n.º 4, norma A1.2, da MLC, 2006, os certificados médicos devem ser emitidos por um médico devidamente qualificado ou, no caso de certificado relativo apenas à visão, por uma pessoa reconhecida pela autoridade competente [ver [A25.](#)] como sendo qualificada para a emissão de tais certificados. Os médicos devem beneficiar de uma total independência profissional no exercício da sua avaliação médica no que respeita aos procedimentos do exame médico. A autoridade competente do Estado de bandeira deve decidir quem é um médico devidamente qualificado para o efeito. As práticas podem variar de país para país. No entanto, na maioria dos casos, a autoridade competente elaborará uma lista que inclui médicos localizados noutros países que reconhece como devidamente qualificados para fornecer um certificado aos marítimos que trabalham em navios que arvoram a sua bandeira.

C1.2.f. O médico de um navio pode emitir um certificado médico?

A questão de saber se o médico de um navio pode ou não emitir um certificado médico aos marítimos no navio em causa teria de ser decidida pela autoridade competente do Estado de bandeira [ver [A25.](#)], tendo em conta que, em conformidade com o n.º 4, norma A1.2, os médicos devidamente qualificados devem gozar de total independência profissional no exercício da sua avaliação médica no que respeita aos procedimentos de exame médico [ver [C1.2.e.](#)]. Esta prescrição não seria provavelmente cumprida se o médico do navio fosse empregado do armador.

-
- C1.2.g. Um certificado médico emitido no país de origem do marítimo é válido para trabalhar num navio que arvora a bandeira de outro país?

Nos termos da MLC, 2006, um certificado médico está válido se for emitido por um médico devidamente qualificado. No entanto, o Estado de bandeira do navio em causa é responsável por decidir se o signatário do certificado médico é, realmente, devidamente qualificado. Alguns Estados de bandeira reconhecerão os certificados médicos emitidos noutros locais, mas outros poderão exigir um exame por um médico estabelecido no Estado de bandeira [ver C1.2.e.].

- C1.2.h. Existe um formulário normalizado para um certificado médico no âmbito da MLC, 2006?

A MLC, 2006 não exige um formulário normalizado ou um modelo para os certificados médicos. No entanto, o n.º 6, norma A1.2 estabelece o que o médico devidamente qualificado deve certificar.

O n.º 10, norma A1.2 prevê também que, para os marítimos que trabalham em navios que efetuam viagens internacionais, os certificados devem ser, pelo menos, emitidos em inglês.

Pode ser consultada orientação adicional no documento *Guidelines on the medical examination of seafarers*⁴⁴, da OIT/OMI [ver C1.2.i.].

- C1.2.i. Existem orientações internacionais em matéria de exames médicos?

O princípio orientador B1.2 da MLC, 2006 aconselha todas as pessoas envolvidas na realização de exames de aptidão física aos futuros marítimos e aos marítimos em atividade a seguir as Orientações OIT/OMS para a realização de Exames Médicos, Iniciais e Periódicos a Marítimos (*Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers*), da OIT/OMS, incluindo qualquer versão posterior, e todas as outras diretivas internacionais aplicáveis, publicadas pela OIT, a Organização Marítima Internacional ou a Organização Mundial de Saúde.

Em 2011, uma reunião conjunta da OIT/OMI sobre os exames de aptidão física dos marítimos e as farmácias de bordo reviu as atuais *Orientações OIT/OMS para a realização de Exames Médicos, Iniciais e Periódicos a Marítimos (Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers)*. As novas *Guidelines on the medical examinations of seafarers*, da OIT/OMI, podem ser consultadas ou descarregadas no sítio web da OIT da MLC, 2006.

- C1.2.j. O que acontece se um certificado médico tiver sido emitido antes da entrada em vigor da MLC, 2006? Significa que um marítimo precisa de fazer outro exame?

A data de entrada em vigor da Convenção para o país não é diretamente relevante para quaisquer certificados que possam ter sido emitidos, como um certificado de exame médico. Estes certificados devem ser considerados quanto aos seus méritos, independentemente do facto de terem sido emitidos antes da entrada em vigor. No entanto, se o exame médico não cumprir as prescrições da MLC, 2006, poderá haver um problema, possivelmente relacionado sobretudo com a questão de saber se um Estado de bandeira deverá reconhecer uma situação de incumprimento para efeitos de inspeção e emissão de um certificado de trabalho marítimo [ver C1.3.g.].

⁴⁴ Disponível no sítio web da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Monitoring and implementation tools*» em: www.ilo.org/mlc.

C1.3. Formação e qualificação

- C1.3.a. A certificação STCW da OMI cumpre as prescrições de formação da MLC, 2006?

Sim. Nos termos do n.º 3 da regra 1.3 da MLC, 2006, deve considerar-se que as formações e os certificados que estejam em conformidade com os instrumentos obrigatórios adotados pela OMI cumprem as prescrições da MLC, 2006.

- C1.3.b. Esta prescrição de formação aplica-se aos marítimos não abrangidos pela STCW?

O n.º 2 da regra 1.3 da MLC, 2006 prevê que os marítimos só serão autorizados a trabalhar a bordo de um navio se tiverem concluído com aproveitamento uma formação sobre segurança pessoal a bordo de navios. Esta prescrição aplica-se a todos os marítimos, independentemente das suas funções a bordo dos navios. A questão da formação ou qualificação de marítimos não abrangidos pelas prescrições da STCW dependerá dos requisitos nacionais aplicáveis ao trabalho que o marítimo deverá realizar a bordo de um navio. Por exemplo, uma pessoa contratada como enfermeiro ou médico num navio deverá cumprir quaisquer normas nacionais para essas posições. No entanto, a autoridade competente de um Membro não será responsável pela formação ou avaliação da pessoa para esse cargo, mas apenas por exigir aos armadores que as assegurem que o pessoal cumpre as normas nacionais pertinentes. Este conceito está estabelecido no n.º 1, regra 1.3. Para o pessoal de serviço de mesa, incluindo os cozinheiros de bordo, a MLC, 2006 estabelece algumas prescrições de formação na regra 3.2 e nas normas e princípios orientadores conexos.

- C1.3.c. Os países ainda estão vinculados à Convenção (N.º 74), sobre o certificado de aptidão de marinheiro qualificado, de 1946?

O n.º 4 da regra 1.3 da MLC, 2006 prevê que as obrigações decorrentes da [Convenção N.º 74](#) da OIT sejam substituídas logo que a «[...] Organização Marítima Internacional [a] tiver adotado e caso tenham entrado em vigor disposições de caráter obrigatório relativas a esta matéria». Essas disposições foram agora adotadas no âmbito das «Emendas de Manila», de 2010, da STCW. Os países que ratificaram a MLC, 2006 já não estão vinculados à Convenção N.º 74, pois é uma Convenção revista pela MLC, 2006. Os países que ratificaram a Convenção N.º 74 mas não ratificaram a MLC, 2006, continuam vinculados à Convenção n.º 74, para além de quaisquer obrigações que possam ter nos termos da STCW [ver [C1.3.d.](#)]. No entanto, o Conselho de Administração da OIT inscreveu a revogação da Convenção N.º 74 na ordem do dia da Conferência Internacional do Trabalho de 2020. Após a revogação, nenhum país ficará vinculado a esta Convenção.

- C1.3.d. Por que razão o código não contém disposições relativas à regra

Em 2004, a Conferência Técnica Marítima Preparatória (MLC,P) decidiu que a regra 1.3 não deveria ser seguida de qualquer indicação de que as suas disposições poderiam ser objeto de normas ou princípios orientadores. Foi tomada a decisão em resposta a uma comunicação da OMI sobre a sua disponibilidade para assumir a responsabilidade pelas prescrições de formação e certificação dos marítimos qualificados, caso esta fosse transferida pela OIT. A MLC,P concordou com esta transferência, mas esteve também de acordo com a opinião de que era necessário incluir disposições de caráter geral sobre formação na MLC, 2006, tendo em conta a natureza abrangente desta Convenção de consolidação, e assegurar que todo o pessoal que não esteja abrangido pelas disposições da STCW da OMI seja formado ou qualificado de outro modo [ver [C1.3.b.](#)]. Importa salientar que a transferência da responsabilidade de formação e certificação dos marítimos para a OMI não inclui a formação de cozinheiros de bordo, uma matéria que continua a ser da competência da OIT e que é abordada na Convenção ao abrigo do título 3.

C1.3.e. Os cozinheiros de bordo devem ter formação?

A MLC, 2006 exige que os cozinheiros de bordo sejam formados e qualificados [ver C3.2.c.]. Em setembro de 2013, uma reunião tripartida internacional de peritos reuniu-se para adotar as *Guidelines on the training of ships' cooks*. Estas diretrizes estão disponíveis no sítio *web* da OIT da MLC, 2006.⁴⁵

C1.3.f. O que é a formação sobre segurança pessoal a bordo de navios?
Existe algum programa de formação específico?

A formação sobre segurança pessoal refere-se à formação de base prevista na Convenção STCW da OMI para todos os marítimos, a fim de garantir a segurança pessoal a bordo de navios.

C1.3.g. A entrada em vigor da MLC, 2006 num país afeta a validade dos certificados emitidos aos marítimos (por exemplo, um certificado de formação de cozinheiros ou um certificado médico)?

A data de entrada em vigor da Convenção no país não é diretamente relevante para quaisquer certificados que possam ter sido emitidos, tais como certificados de cozinheiros de bordo, certificados médicos ou outros certificados relacionados com a formação. Estes certificados devem ser considerados quanto ao seu mérito, independentemente do facto de terem sido emitidos antes da entrada em vigor. No entanto, se a formação do cozinheiro de bordo ou o exame médico não cumprir as prescrições da MLC, 2006, poderá haver um problema, possivelmente relacionado sobretudo com a questão de saber se um Estado de bandeira deveria reconhecer uma situação de incumprimento para efeitos de inspeção e emissão de um certificado de trabalho marítimo.

C1.4. Recrutamento e colocação

C1.4.a. Devem ser estabelecidos serviços de recrutamento e colocação de marítimos?

A MLC, 2006 não exige o estabelecimento de serviços públicos ou privados de recrutamento e colocação de marítimos. No entanto, nos termos do n.º 5 do artigo V, do n.º 2 da regra 1.4 e do n.º 1 da regra 5.3, se esses serviços estiverem estabelecidos num país, devem ser regulados em conformidade com as prescrições da MLC, 2006.

C1.4.b. O que é um serviço de recrutamento e colocação de marítimos?
O que é um serviço do setor público ou privado?

O n.º 1, alínea h), artigo II, da MLC, 2006, define um serviço de recrutamento e colocação de marítimos como «qualquer pessoa, sociedade, instituição, agência ou outra organização do setor público ou privado que se ocupa do recrutamento de marítimos em nome de armadores ou da sua colocação ao serviço de armadores». Nos termos do n.º 2, norma A1.4, as prescrições da Convenção relativas aos serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos aplicam-se quando o seu objeto principal seja o recrutamento e a colocação de marítimos, ou que recrutem e coloquem um número significativo de marítimos. Em caso de dúvida sobre se a Convenção se aplica a um serviço privado de recrutamento e de colocação, a questão deve ser resolvida pela autoridade competente de cada país, após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas.

⁴⁵ Disponível no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Monitoring and implementation tools*» em: www.ilo.org/mlc.

Tal como acima referido, a alínea h), n.º 1, artigo II, define o termo «serviços de recrutamento e colocação de marítimos» no que diz respeito ao «[...] setor público ou privado [...]» e esclarece que o termo se aplica a serviços que prestam serviços de recrutamento ou de colocação, ou ambos os serviços. No entanto, esta definição não fornece mais informações sobre os termos «privado» ou «público». Um serviço público seria entendido como um serviço gratuito gerido pelo governo, quer por um ministério, quer por uma agência, criado para prestar esse serviço aos marítimos e/ou outros/as trabalhadores/as (ver o n.º 4, norma A1.4). Em contrapartida, um serviço privado é explorado como empresa comercial.

C1.4.c. Considera-se que um serviço de recrutamento gerido por um armador é um serviço privado de recrutamento e colocação?

Se os marítimos forem recrutados diretamente por um armador para trabalharem em navios que arvoram a bandeira de um país que ratificou a MLC, 2006, esta situação não está compreendida, em princípio, no âmbito da regra 1.4 e das disposições do código conexas. Pode, no entanto, verificar-se uma situação em que a natureza da relação entre um serviço de recrutamento e um armador não seja clara. Nesses casos, a autoridade nacional competente deve ser consultada.

C1.4.d. Quem tem obrigações nos termos da regra 1.4?

A maior parte das obrigações previstas nos termos da regra 1.4 são impostas ao país em que se situam os serviços de recrutamento e de colocação dos marítimos. No entanto, há também obrigações impostas aos Estados de bandeira (e aos armadores) no que se refere à utilização dos serviços de recrutamento e de colocação dos marítimos, especialmente se um armador utilizar um serviço baseado num país que não ratificou a MLC, 2006. Trata-se de uma questão que está sujeita a certificação para os navios que devem ser certificados [ver C5.2.j.].

C1.4.e. Quais são as responsabilidades dos armadores nos termos da regra 1.4?

Nos termos da MLC, 2006, os armadores não são obrigados a utilizar serviços de recrutamento e colocação de marítimos e podem recrutar diretamente marítimos para trabalhar nos seus navios [ver C1.4.c.]. No entanto, sempre que os armadores utilizem um serviço privado de recrutamento e colocação de marítimos, devem tomar medidas para garantir que o serviço esteja licenciado, certificado ou regulamentado em conformidade com as prescrições da regra 1.4. Esta responsabilidade, que está sujeita a inspeção e também a certificação, é particularmente importante quando o serviço de recrutamento e colocação se encontra num país que não ratificou a MLC, 2006 [ver C1.4.f.]. A secção relativa à regra 1.4 do capítulo 3 das *Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006* contém orientações úteis.⁴⁶

C1.4.f. O que acontece se os marítimos forem recrutados num país que não ratificou a MLC, 2006?

Nos termos do n.º 3, regra 1.4 e do n.º 9, norma A1.4, da MLC, 2006, os armadores que utilizem serviços de recrutamento e colocação de marítimos estabelecidos em países ou territórios em que a Convenção não se aplica devem assegurar, na medida do possível, que esses serviços cumpram os requisitos da norma A1.4. A secção relativa à regra 1.4 do capítulo 3 das *Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006* contém orientações úteis.⁴⁷

⁴⁶ Disponível no sítio web da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Monitoring and implementation tools*» em: www.ilo.org/mlc.

⁴⁷ Disponível no sítio web da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Monitoring and implementation tools*» em: www.ilo.org/mlc.

C1.4.g. Os serviços de recrutamento e colocação podem cobrar honorários aos marítimos?

Nos termos do n.º 5, norma A1.4 da MLC, 2006, não pode ser exigido o pagamento de honorários ou outros custos aos marítimos, direta ou indiretamente, no todo ou em parte, para o recrutamento, a colocação ou a obtenção de um emprego, além do custo que os marítimos devem assumir para obter o certificado médico nacional obrigatório, o certificado profissional nacional e o passaporte ou outro documento pessoal de viagem semelhante, não incluindo o custo dos vistos, que deve ficar a cargo do armador.

**C1.4.h. Quem paga os documentos de que os marítimos necessitam para embarcar?
E o custo das viagens para obter um visto?**

À luz do n.º 5 da norma A1.4 da MLC, 2006 relativa aos honorários ou outros custos no contexto do recrutamento e colocação [ver [C1.4.g.](#)], na ausência de disposições a esse respeito no contrato de trabalho do marítimo ou em convenção coletiva aplicável, espera-se que o marítimo cubra o custo do passaporte ou outro documento pessoal de viagem semelhante, e que o armador pague o custo dos vistos necessários. As Convenções n.ºs 108 e 185, sobre os documentos de identificação dos marítimos (DIM) e não consolidadas na MLC, 2006 [ver [A20.](#)] não contêm disposições requerendo ao armador que pague os DIM. A MLC, 2006 não aborda a questão de saber o que está abrangido pela obrigação do armador de cobrir o «custo dos vistos» e se esta obrigação abrange os custos das viagens que os marítimos podem ter de suportar se tiverem de viajar, talvez para outro país, para obter um visto que lhes permita embarcar ou viajar.

C1.4.i. Em que consiste o sistema de proteção contra perdas pecuniárias exigidos aos serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos?

O n.º 5 da norma A1.4 da MLC, 2006 requer que os países regulem os serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos que operam no seu território. Uma dessas prescrições é que os países em causa devem assegurar (subalínea vi), alínea c), n.º 5 da norma A1.4) que esses serviços implementam um sistema de proteção, sob a forma de seguro ou outra medida equivalente adequada, para indemnizar os marítimos que sofram perdas pecuniárias pelo facto de o serviço de recrutamento e colocação ou o armador não ter cumprido as obrigações devidas por força do contrato de trabalho.

A obrigação do país que ratificou a Convenção não consiste em disponibilizar este sistema de proteção, mas sim em regular estes serviços através do sistema que adota (nos termos do n.º 2 da norma A1.4), por meio de legislação, regulamentação ou outras medidas. A MLC, 2006 não especifica a forma deste sistema, apenas se faz referência a um seguro ou outra medida equivalente. O termo «perda pecuniária» não está definido e a Convenção não especifica o âmbito desse termo, que abrange os prejuízos financeiros sofridos.

C1.4.j. Os serviços de recrutamento e colocação de marítimos devem estar certificados para atestar a sua conformidade com a MLC, 2006?

A MLC, 2006 prevê várias formas de regulamentação nacional, mas não necessariamente de certificação, para os serviços privados de recrutamento e colocação.

-
- C1.4.k. Um certificado de conformidade com a MLC, 2006 emitido por uma organização reconhecida a um serviço de recrutamento e colocação satisfaz as prescrições da MLC, 2006?

A MLC, 2006 prevê várias formas de regulação nacional para serviços privados de recrutamento e colocação, como a certificação. A certificação pode ser de interesse especialmente se o serviço estiver localizado num país que não ratificou a MLC, 2006. A decisão sobre se um determinado certificado emitido por uma organização reconhecida é aceitável cabe à autoridade competente do Estado de bandeira [ver [A25.](#)].

- C1.4.l. A MLC, 2006 impede o emprego de marítimos procedentes de países que não ratificaram a MLC, 2006?

Não. A MLC, 2006 não impede o emprego de marítimos de países que não ratificaram a Convenção. No entanto, se os marítimos forem recrutados através de um serviço de recrutamento e colocação de marítimos localizado num país que não ratificou a MLC, 2006 para trabalharem a bordo de um navio que arvora a bandeira de um país que ratificou a MLC, 2006, o armador que utiliza esse serviço deverá assegurar, na medida do possível, que este cumpre as prescrições da norma A1.4. A fim de dispor de provas documentais do cumprimento desta prescrição, o armador pode, por exemplo, ter em conta as informações recolhidas pelo Estado de bandeira, bem como quaisquer auditorias ou certificações relativas à qualidade dos serviços prestados em países que não ratificaram a MLC, 2006 [ver [C1.4.f.](#) e [C1.4.j.](#)].

- C1.4.m. Um serviço de emprego e recrutamento que ocasionalmente coloca marítimos a bordo de navios como os navios de cruzeiro deve cumprir as prescrições da MLC, 2006?

Nos termos do n.º 2 da norma A1.4, as prescrições da Convenção relativas aos serviços de recrutamento e colocação de marítimos privados aplicam-se quando o objetivo principal é o recrutamento e colocação de marítimos ou quando estes recrutam e colocam um número significativo de marítimos. Em caso de dúvida sobre se a Convenção se aplica a um serviço privado de recrutamento e de colocação, a questão deve ser resolvida pela autoridade competente de cada país, após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas [ver [C1.4.b.](#)].

- C1.4.n. Pode considerar-se que uma associação, ou serviço profissional ou de outra natureza, que divulga oportunidades de emprego aos seus membros, é um serviço de recrutamento e colocação de marítimos no âmbito da MLC, 2006?

O n.º 1, alínea h), artigo II, da MLC, 2006, define um serviço de recrutamento e colocação de marítimos como «qualquer pessoa, sociedade, instituição, agência ou outra organização do setor público ou privado que se ocupa do recrutamento de marítimos em nome de armadores ou da sua colocação ao serviço de armadores». Se um serviço ou associação não estiver envolvido no recrutamento em nome de armadores ou na colocação de marítimos junto de armadores, é provável que não seja considerado um serviço de recrutamento e colocação [ver [C1.4.b.](#)]. No entanto, esta é uma matéria da competência das leis e regulamentos nacionais.

C1.4.o. O país em que está localizado um serviço de recrutamento e colocação ratificou a Convenção (N.º 179), sobre o recrutamento e a colocação de marítimos, de 1996. Esta ratificação garante que são aplicadas por esse país as normas exigidas pela MLC, 2006?

Não. As disposições da Convenção N.º 179 e da MLC, 2006 sobre recrutamento e colocação, embora semelhantes em muitos pontos, não são as mesmas. Por exemplo, diferem no que diz respeito aos custos a cobrir e também ao sistema de proteção dos marítimos, em caso de incumprimento do serviço ou do armador. No entanto, esta questão já não é pertinente, uma vez que atualmente nenhum Estado-membro está vinculado à Convenção N.º 179. Assim, o Conselho de Administração da OIT inscreveu a retirada desta Convenção na ordem do dia da Conferência Internacional do Trabalho de 2020.

C1.4.p.

Quando fui recrutado para trabalhar a bordo de um navio, o meu empregador era uma agência de recrutamento de tripulações que assinou o meu contrato de trabalho. Este procedimento é aceitável nos termos da MLC, 2006?

Todos os marítimos devem ter um contrato de trabalho marítimo assinado pelo armador, ou por um representante do armador, e que identifique claramente o armador como parte responsável nos termos do contrato, mesmo que outros, como uma agência de recrutamento de tripulações, possam também ter responsabilidades relacionadas com o emprego [ver C2.1.e.]. Alguns países elaboraram formulários normalizados para o contrato de trabalho marítimo que permitem a um armador e a qualquer outro empregador (como uma agência de recrutamento de tripulações) assinar como corresponsável ou como garante. Por outras palavras, mesmo que um marítimo esteja a trabalhar para uma agência de recrutamento de tripulações, teria ainda de ter um contrato de trabalho marítimo assinado pelo armador, ou pelo representante do armador, que abranja as questões definidas no n.º 4 da norma A2.1.

C2. Título 2. Condições de trabalho

C2.1. Contratos de trabalho marítimo

C2.1.a. O que é um contrato de trabalho marítimo?

A MLC, 2006 define um contrato de trabalho marítimo na alínea g), n.º 1 do artigo II como incluindo tanto o contrato de trabalho como as cláusulas do contrato. Trata-se de uma definição inclusiva que abrange vários sistemas jurídicos, práticas e formatos. Abrange, especificamente, tanto o contrato de trabalho como as cláusulas do contrato; mas poderia haver outros formatos, conforme exigido pela legislação ou pela prática nacionais. O n.º 1 da regra 2.1 descreve simplesmente o contrato de trabalho marítimo como um «[...] contrato redigido em termos claros, com força obrigatória[...]» cujas condições devem ser «[...] conformes com as normas enunciadas no código». Na medida em que seja compatível com a legislação e a prática nacionais, entende-se que o contrato de trabalho marítimo inclui (por referência) qualquer convenção coletiva aplicável, tal como previsto no n.º 2 da norma A2.1. Isto significa que, para além de alguns elementos específicos, como o nome do marítimo, etc., uma convenção coletiva poderia constituir a totalidade ou uma parte de um contrato de trabalho marítimo. No entanto, independentemente da forma exata de um contrato de trabalho marítimo os Membros devem adotar disposições legislativas e regulamentares nacionais que especifiquem as matérias a incluir no contrato de trabalho marítimo. A lista destas matérias consta das alíneas a) a j), n.º 4 da norma A2.1. Mesmo que um marítimo esteja a trabalhar para um concessionário que opere num navio, por exemplo, um marítimo com funções de serviço de passageiros num navio de cruzeiro, teria ainda de ter um contrato de trabalho marítimo assinado pelo armador, ou pelo representante do armador, que abranja as questões definidas no n.º 4 da norma A2.1. [ver C1.4.p.].

C2.1.b. A MLC, 2006 exige que os marítimos tenham uma cópia do contrato de trabalho marítimo original assinado a bordo do navio?

A alínea c) do n.º 1 da norma A2.1 da MLC, 2006 exige que o armador e o marítimo em causa tenham, cada um, um original assinado do contrato de trabalho marítimo, sem especificar que esse original deve estar «a bordo». Uma vez que o n.º 1, alínea d), e o n.º 2 da norma A2.1 exigem apenas que uma cópia do contrato e de qualquer convenção coletiva aplicável esteja disponível a bordo, presume-se que não é necessário manter a bordo quaisquer originais, a menos que a legislação nacional em causa especifique o contrário. Surgiram dúvidas sobre se, no contexto da indústria internacional, com armadores e marítimos estabelecidos em diferentes países, a assinatura do armador ou do representante do armador [ver C2.1.e.] deve ser uma assinatura original ou pode ser uma assinatura eletrónica. A questão da admissibilidade de uma assinatura eletrónica no contexto do contrato de trabalho marítimo é um dos muitos pormenores do direito geral dos contratos (a nomeação de um representante é outra questão semelhante, por exemplo) que, nos termos da Convenção, devem ser resolvidos pela legislação e prática nacionais do Estado de bandeira (ou outra lei que o Estado de bandeira reconheça como aplicável ao contrato de trabalho marítimo).

C2.1.c. O contrato de trabalho marítimo pode ser emitido em formato eletrónico?

Nada na MLC, 2006, tal como atualmente redigida, impede as administrações nacionais de autorizar a criação e o armazenamento de contratos de trabalho marítimo em formato eletrónico. Não obstante, a utilização de contratos de trabalho marítimo eletrónicos não deverá, de modo algum, enfraquecer as obrigações previstas na norma A2.1, incluindo a obrigação de o armador e o marítimo em causa terem um original assinado do contrato de trabalho marítimo, nem tornar mais difícil o acesso dos inspetores a esses documentos.

C2.1.d. De que forma pode um contrato de trabalho marítimo incluir uma convenção coletiva?

O n.º 3 da regra 2.1 da MLC, 2006 estabelece: «Na medida em que a legislação e a prática do Membro o permitam, entende-se que o contrato de trabalho marítimo inclui as convenções coletivas aplicáveis». Um contrato de trabalho marítimo poderia, em qualquer caso, incluir uma convenção coletiva, utilizando uma redação que demonstre que as partes no contrato de trabalho marítimo (o armador e o marítimo) pretendem que toda a convenção coletiva, na medida em que seja relevante para o marítimo, seja considerada parte integrante do contrato de trabalho marítimo. O contrato de trabalho marítimo em causa poderia mesmo ser um documento de uma página, contendo informações de identificação individual e outras informações sobre o emprego específicas do marítimo, seguido de uma única disposição que estipulasse que as partes concordam que os termos e condições de trabalho devem ser os estabelecidos na convenção coletiva identificada. Um contrato de trabalho marítimo deste tipo teria, provavelmente, de ser acompanhado por informações claras (referidas na alínea d), n.º 1, norma A2.1), que permitissem a cada marítimo saber quais os seus direitos ao abrigo da convenção coletiva aplicável. O efeito do n.º 3, regra 2.1, acima citado, é que, mesmo que o contrato de trabalho marítimo não contenha uma declaração clara incluindo uma convenção coletiva aplicável, deve entender-se que inclui essa convenção se uma ligação deste tipo for compatível com a legislação e a prática do Estado de bandeira.

C2.1.e. Quem deve assinar um contrato de trabalho marítimo?

Em conformidade com a alínea a) do n.º 1 da norma A2.1 da MLC, 2006, o contrato de trabalho marítimo deve ser assinado pelo marítimo e pelo armador ou o seu representante⁴⁸. Exceto nos

⁴⁸ A este respeito, a Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações recordou, em várias ocasiões, a importância da relação jurídica fundamental que a Convenção

casos em que a legislação nacional aplicável considere que uma determinada pessoa, como o comandante do navio, que se presume estar habilitado para agir em nome do armador ou de qualquer signatário que não seja o armador, deve apresentar uma procuração assinada ou outro documento que demonstre que está autorizada a representar o armador [ver [B14](#). e [C2.1.f](#)].

Surgiram dúvidas sobre se, no contexto da indústria internacional, com armadores e marítimos estabelecidos em diferentes países, a assinatura do armador ou do representante do armador deve ser uma assinatura original ou pode ser uma assinatura eletrónica. A questão da admissibilidade de uma assinatura eletrónica no contexto da contrato de trabalho marítimo é um dos muitos pormenores do direito geral dos contratos (a nomeação de um representante é outra questão semelhante, por exemplo) que, nos termos da Convenção, devem ser resolvidos pela legislação e prática nacionais do Estado de bandeira (ou outra lei que o Estado de bandeira reconheça como aplicável ao contrato de trabalho marítimo) [ver [C2.1.b](#)].

C2.1.f. O empregador de um marítimo que o coloca à disposição de um navio pode assinar o contrato de trabalho marítimo como armador?

O termo «armador» é definido na alínea j), n.º 1 do artigo II da MLC, 2006, como «[...] o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades.» [ver [B14](#)].

A intenção dos autores da MLC, 2006 era que só poderia haver uma pessoa, ou seja, «o armador», que assumisse, perante cada marítimo, todas as obrigações e responsabilidades impostas pela Convenção ao armador. Embora outra pessoa que tenha posto um marítimo à disposição do navio possa ter celebrado um contrato de trabalho com esse marítimo e ser responsável pela execução desse contrato, incluindo o pagamento de remunerações, por exemplo, o armador continuará a ter a responsabilidade geral perante o marítimo. Por conseguinte, o empregador só poderia assinar a contrato de trabalho marítimo enquanto representante do armador (partindo do princípio de que o empregador tem uma procuração assinada pelo armador) ou adicionalmente ao armador [ver [C2.1.i](#)].

C2.1.g. Os marítimos que são trabalhadores por conta própria têm de celebrar um contrato de trabalho marítimo?

Quando os marítimos não são assalariados (por exemplo, se o marítimo trabalhar por conta própria), não são obrigados a ter um contrato de trabalho marítimo, mas – em conformidade com a alínea a), n.º 1, norma A2.1 – seria necessário que houvesse provas de disposições contratuais ou semelhantes «que lhes assegure condições de trabalho e de vida a bordo dignas», conforme exigido pela MLC, 2006.

C2.1.h. O que é o registo de serviços dos marítimos?

A alínea e) do n.º 1 da norma A2.1 da MLC, 2006 exige que os marítimos recebam um documento com registo dos seus trabalhos a bordo. A MLC, 2006 não define nem tem um modelo específico para este documento, mas fornece a seguinte informação: o registo de serviços não contém qualquer apreciação da qualidade do trabalho do marítimo nem qualquer indicação da sua remuneração. A forma do documento, as indicações a registar e o modo como estas indicações devem ser inscritas devem ser resolvidos pela legislação

estabelece entre o marítimo e a pessoa definida como «armador», independentemente de o armador ser ou não considerado o empregador do marítimo. Ver, por exemplo, os pedidos diretos adotados em 2018 relativos ao [Gana](#), à [Nigéria](#) e à [Nova Zelândia](#).

nacional (n.º 3 da norma A2.1) e deve conter informações suficientes, acompanhadas da respetiva tradução para inglês, para facilitar o acesso a outro emprego ou para satisfazer as condições de trabalho no mar exigidas para efeitos de progressão ou promoção. Uma cédula marítima poderá satisfazer as prescrições da alínea e), n.º 1 desta norma (princípio orientador B2.1.1).

C2.1.i. O meu contrato de trabalho tem espaço para duas assinaturas, do armador e do empregador. Tal é aceitável no âmbito da MLC, 2006?

A MLC, 2006 não proíbe esta prática e cabe ao Estado de bandeira decidir. Todos os marítimos devem ter um contrato de trabalho marítimo assinado pelo armador, ou por um representante do armador, e que identifique claramente o armador como parte responsável nos termos do contrato, mesmo que outros, como uma agência de recrutamento de tripulações ou outro empregador, possam também ter responsabilidades relacionadas com o emprego [Ver C2.1.f.]. Alguns países elaboraram formulários normalizados para o contrato de trabalho marítimo que permitem a um armador e a qualquer outro empregador assinar como corresponsável ou como garante.

C2.1.j. A MLC, 2006 fixa um limite máximo para a duração de um contrato de trabalho? Posso ter um contrato de trabalho marítimo por um período superior a 12 meses?

A MLC, 2006 não fixa um prazo máximo para um contrato de trabalho. Com efeito, a norma A2.1 prevê contratos de trabalho marítimo de duração indeterminada. No entanto, a duração de um contrato de trabalho marítimo e o período máximo de serviço contínuo a bordo são dois conceitos diferentes. A interação entre o direito de um marítimo a ser repatriado após um período máximo de serviço a bordo (um período inferior a 12 meses) nos termos da norma A2.5.1 [ver C2.5.1.a.] e a obrigação do Estado de bandeira nos termos da regra 2.4 e do código que requer que os marítimos gozem férias anuais pagas [ver C2.4.a.] estabelece limitações ao período de serviço contínuo a bordo de um navio ou navios, que deverá, em princípio, ser de 11 meses. Os limites específicos incluirão questões como a de saber se a autoridade competente decidiu, em alguns casos específicos, permitir que os marítimos renunciem às suas férias anuais pagas mínimas [ver C2.4.b.].

C2.1.k. Um contrato de trabalho marítimo sem uma data de termo, mas especificando um período de duração flexível, pode ser considerado em conformidade com a MLC, 2006?

A alínea g), n.º 4, norma A2.1, da MLC, 2006, exige que os contratos de trabalho marítimo contenham, em todos os casos, o termo do contrato e as condições da sua cessação. Embora a referência a um «período indeterminado» ou a uma «data do seu termo» implique naturalmente uma data de calendário específica, nada na Convenção impediria, em princípio, que um período fixo especificado no contrato de trabalho marítimo fosse excecionalmente reduzido ou prorrogado por outro período fixo limitado, estabelecendo assim uma nova data de cessação. A convenção coletiva da ITF – uma referência global negociada para o setor marítimo em matéria de emprego dos marítimos – oferece um exemplo prático a este respeito: prevê que, apenas por razões de conveniência operacional, um contrato com duração determinada possa ser prorrogado ou reduzido por um mês. Por conseguinte, é evidente que, se for rescindido no termo do prazo inicialmente fixado, ou 30 dias antes ou após o termo do prazo inicial, o contrato de trabalho marítimo em questão continuará a ser considerado um «contrato [...] celebrado por uma duração determinada [incluindo] a data fixada para o seu termo de vigência», como previsto na subalínea ii), alínea g), n.º 4, norma A2.1, da MLC, 2006.

C2.1.l. Posso assinar contratos de trabalho marítimo consecutivos que cobrem um período superior a 12 meses?

Sim. No entanto, o período de serviço contínuo a bordo de um navio ou navios continuaria a estar sujeito às prescrições nacionais aplicáveis relativas ao direito dos marítimos a férias

anuais pagas nos termos da regra 2.4 e do código [ver C2.4.a.] e o direito de um marítimo ser repatriado após um período máximo de serviço a bordo (um período inferior a 12 meses) nos termos da norma A2.5.1 [ver C2.5.1.a.]. Embora se trate de questões de direito e de prática nacional, incluindo as convenções coletivas aplicáveis, o período máximo de serviço contínuo a bordo é, em princípio, de 11 meses. [ver C2.1.j.].

- C2.1.m. Que legislação nacional deverá estar refletida nos termos de um contrato de trabalho marítimo: a lei do Estado de bandeira, ou a lei do país em que o contrato de trabalho marítimo foi assinado, ou a lei de um país identificado no contrato de trabalho marítimo?

Trata-se de uma questão complexa de direito internacional e de prática jurídica dos tribunais. A MLC, 2006 não aborda especificamente esta questão; no entanto, um Estado de bandeira tem responsabilidade jurídica internacional e também responsabilidade específica, nos termos da MLC, 2006, pelas condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo dos seus navios. Isto significa que, independentemente do local onde o contrato de trabalho marítimo for assinado ou da legislação identificada no contrato de trabalho marítimo como aplicável, o Estado de bandeira continuará a ter a responsabilidade de garantir que o contrato de trabalho marítimo cumpra as normas de execução da MLC, 2006.

- C2.1.n O contrato de trabalho marítimo cessa quando os marítimos são mantidos em cativeiro em consequência de atos de pirataria ou assalto à mão armada contra navios?

De acordo com as emendas de 2018 à MLC, 2006, que deverão entrar em vigor em 26 de dezembro de 2020, o n.º 7 da norma A2.1 estabelece que o contrato de trabalho marítimo continuará a produzir efeitos enquanto um marítimo for mantido em cativeiro no navio ou fora deste, em consequência de atos de pirataria, ou de assaltos à mão armada contra navios, independentemente de a data fixada para o seu termo ter passado ou de qualquer das partes ter notificado a sua suspensão ou rescisão.

C2.2. Retribuições

- C2.2.a. A MLC, 2006 estabelece um salário mínimo para os marítimos?

A regra 2.2 da MLC, 2006 estabelece que os marítimos serão pagos na íntegra em conformidade com os seus contratos de trabalho. A Convenção não estabelece um salário mínimo obrigatório para os marítimos, mas deixa que esta questão seja tratada nos termos do direito nacional do Estado de bandeira.

No entanto, a MLC, 2006 inclui o procedimento internacional para o estabelecimento de uma retribuição ou retribuição base para um mês de trabalho de um marítimo qualificado (ver o princípio orientador B2.2.4). Esta retribuição mínima é fixada periodicamente pela Comissão Paritária Marítima da OIT (CPM).⁴⁹ Embora esta retribuição mínima se refira apenas a marítimos qualificados, na prática, o nível salarial para outros marítimos é extrapolado do montante acordado na CPM.

⁴⁹ A Comissão Paritária Marítima da OIT (CPM) é um órgão bipartido que presta aconselhamento ao Conselho de Administração sobre questões marítimas, incluindo o estabelecimento de normas para o setor marítimo. As atividades da CPM incluem a atualização da retribuição base para os marítimos qualificados, em conformidade com o princípio orientador B2.2.4 da MLC, 2006. A Subcomissão da CPM para as Retribuições dos Marítimos foi criada para atualizar regularmente este valor salarial. Para mais informações sobre a reunião de 2018 da Comissão e sobre as próximas reuniões, consultar a página https://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/shipping/WCMS_162320/lang--en/index.htm

C2.2.b. Com que frequência devem ser pagos os marítimos?

O intervalo máximo em que os marítimos recebem as suas remunerações (a fixar pelo Estado de bandeira ou numa convenção coletiva aplicável), que constam do contrato de trabalho marítimo, não deve ser superior a um mês (norma A2.2, ponto 1).

C2.2.c. Os custos de envio das remunerações (remessas) aos membros da família podem ser imputados aos marítimos?

Trata-se de uma questão que é da competência do Estado de bandeira. Os n.ºs 3, 4 e 5 da norma A2.2 preveem que os marítimos devem ter possibilidade de fazer chegar uma parte ou a totalidade das suas remunerações às respetivas famílias, pessoas a cargo ou beneficiários legais; que os pagamentos sejam efetuados atempada e diretamente à pessoa ou às pessoas designadas pelos marítimos; e que qualquer taxa cobrada deve ser de montante razoável.

C2.2.d. Os marítimos detidos em cativeiro em consequência de atos de pirataria ou de assaltos à mão armada contra navios devem continuar a receber a sua remuneração?

De acordo com as emendas de 2018 à MLC, 2006, que deverão entrar em vigor em 26 de dezembro de 2020, a norma A2.2, n.º 7, estabelece que quando um marítimo é mantido em cativeiro, no navio ou fora deste, em consequência de atos de pirataria, ou de assaltos à mão armada contra navios, as suas remunerações e outros direitos ao abrigo do contrato de trabalho marítimo, da convenção coletiva aplicável ou das legislações nacionais, incluindo a remessa de quaisquer remunerações, continuarão a ser pagos durante todo o período de cativeiro e até que o marítimo seja libertado e devidamente repatriado ou, quando o marítimo morrer em cativeiro, até à data do óbito determinada em conformidade com as legislações ou regulamentos nacionais aplicáveis.

As emendas de 2018 à MLC, 2006 não preveem quaisquer limitações à proteção das remunerações e dos direitos dos marítimos enquanto este forem mantidos em cativeiro, com exceção da sua libertação e repatriamento ou eventual morte. Outros fatores, como o facto de o marítimo atingir a idade de reforma durante o período de cativeiro ou a sua eventual negligência que conduza à sua captura, não são motivos para privar os marítimos da proteção prevista ao abrigo das normas A2.1 e A2.2.

C2.3. Duração do trabalho e do descanso

C2.3.a. A duração do trabalho e do descanso devem ser regulamentadas?

Não. O n.º 2 da regra 2.3 e o n.º 2 da norma A2.3 da MLC, 2006 exigem que cada país estabeleça quer o número máximo de horas de trabalho que não deve ser ultrapassado durante um determinado período, quer o número mínimo de horas de descanso que deve ser concedido durante um determinado período [ver C2.3.b.]. Cabe ao país decidir qual dos dois critérios escolher [ver C2.3.d.]. Além disso, embora não seja obrigado a fazê-lo pela MLC, 2006, alguns países, como questão de direito nacional, optaram por aplicar *ambos os critérios*. Neste caso, observou-se que o n.º 2 da norma A2.3 não deve ser entendido como dando aos armadores ou comandantes a opção de escolher entre um ou outro sistema (horas de trabalho ou horas de descanso).⁵⁰ É igualmente importante compreender que estas normas são apenas mínimas e máximas e que é essencial ter em conta o perigo que a fadiga representa (ver o n.º 4, norma A.2.3).

⁵⁰ Ver, por exemplo, o pedido direto adotado pela Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações em 2015, relativo à [Alemanha](#).

C2.3.b. Quais são as normas aplicáveis às horas mínimas de descanso e às horas máximas de trabalho?

O n.º 4 da norma A2.3 da MLC, 2006 exige que os países, ao definirem as normas nacionais, tenham em conta o perigo que a fadiga dos marítimos representa, em especial daqueles cujas tarefas têm impacto na segurança da navegação e na segurança das operações do navio. Os n.ºs 5 e 6 da norma A2.3 estabelecem os parâmetros básicos para estas normas:

- (a) não ultrapassar as 14 horas em cada período de 24 horas [ver C2.3.c.]; e as 72 horas em cada período de sete dias; se a base escolhida pelo país for o número máximo de horas de trabalho;
- (b) não ser inferior a 10 horas em cada período de 24 horas e a 77 horas em cada período de sete dias; se a base escolhida pelo país for o mínimo de horas de descanso.

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

O que significa «em cada período de 24 horas»?

C2.3.c.

A alínea b) do n.º 5 da norma A2.3 da MLC, 2006 prevê que as horas de repouso não devem ser inferiores a dez horas «em cada período de 24 horas». Assim, qualquer período de 24 horas – com início a qualquer momento no decurso de um dia – deve compreender, pelo menos, dez horas de repouso.⁵¹ Por outras palavras, a expressão «em cada período de 24 horas» deve ser entendida como designando um período «contínuo» de 24 horas que começa no início, no fim ou durante qualquer período de descanso ou de trabalho. Consequentemente, as disposições relativas ao tempo de trabalho devem garantir que os marítimos beneficiem de um mínimo de dez horas de descanso durante um período de 24 horas, começando, por exemplo, às 20h00, mas também durante o período de 24 horas, começando às 21h00, e depois às 22h00, às 23h00, à meia-noite no dia seguinte, etc.

A escolha entre horas de trabalho e horas de descanso como critério de referência conduz a resultados diferentes na prática?

C2.3.d.

A subalínea i), alínea a), n.º 5, norma A2.3 da MLC, 2006 estabelece um limite máximo de trabalho de 14 horas em cada período de 24 horas, o que resulta em dez horas de descanso (24-14=10). Isto corresponde ao mínimo de dez horas de descanso exigido pela subalínea i) alínea b), n.º 5 da norma. No entanto, a subalínea ii), alínea a), n.º 5, que estabelece um limite máximo de 72 horas de trabalho em cada período de sete dias, resulta em 96 (7x24-72=96) horas de descanso, enquanto as horas mínimas de descanso em cada período de sete dias exigidas pela subalínea ii), alínea b), n.º 5 da norma são apenas 77. As disposições das alíneas a) e b), n.º 5 da norma A2.3 não são novas, mas reproduzem o texto da [Convenção \(N.º 180\)](#), sobre a duração do trabalho dos marítimos e as lotações dos navios, de 1996. Durante a preparação da MLC, 2006, recordou-se que o acordo sobre as várias prescrições da Convenção N.º 180 só tinha sido alcançado após discussões prolongadas, tendo-se decidido que não seria do interesse dos constituintes reabrir as negociações sobre quaisquer disposições acordadas em 1996.

C2.3.e. Existem exceções no que se refere às normas sobre horas de descanso ou horas de trabalho?

O n.º 13 da norma A2.3 da MLC, 2006 permite aos Estados de bandeira dispor de legislação ou regulamentação nacional ou de um procedimento que permita à autoridade competente

⁵¹ Ver, por exemplo, o pedido direto adotado pela Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações em 2015 relativo aos [Países Baixos](#).

autorizar ou registar convenções coletivas que permitam exceções aos limites das horas máximas de trabalho ou das horas mínimas de descanso referidos nos n.ºs 5 e 6 da norma [ver C2.3.b.]. Estas exceções devem, por conseguinte, estar previstas numa convenção coletiva registada ou autorizada. Devem igualmente respeitar, «na medida do possível», os limites estabelecidos na norma A2.3.

C2.3.f. Como se relaciona a regra 2.3 com as prescrições da STCW da OMI?

Tal como a OIT, a Organização Marítima Internacional (OMI) é uma agência especializada das Nações Unidas e coopera frequentemente com a OIT em questões de interesse comum no setor marítimo. Em 2010, a OMI adotou emendas à STCW conhecidas como as «Emendas de Manila». Estas emendas, que entraram em vigor em 2012, contêm uma redação destinada a alinhar os requisitos da MLC, 2006 para os marítimos abrangidos pela Convenção STCW. Isto significa que os países que estão vinculados pelas emendas da STCW Manila já terão implementado, em certa medida, as prescrições da MLC, 2006. Com a adoção, pela OMI, das «Emendas de Manila» de 2010 à STCW, a redação da MLC, 2006 e da STCW sobre as horas mínimas de descanso é muito semelhante, para além das disposições de cada uma delas relativas a possíveis exceções [ver C2.3.e.]. Os Estados de bandeira que ratificarem a MLC, 2006 e que também se encontram vinculados pelas Emendas da STCW de 2010 poderão aprovar disposições a este respeito, que seriam coerentes com as prescrições de ambas as Convenções.

C2.3.g. As prescrições relativas às horas mínimas de repouso/horas máximas de trabalho aplicam-se aos comandantes dos navios?

Os comandantes dos navios são marítimos e, como tal, os requisitos da regra 2.3 e da norma A2.3 também lhes são aplicáveis.

C2.3.h. As normas relativas às horas de repouso ou de trabalho continuam a ser aplicáveis em caso de emergência?

A norma A2.3, ponto 14 da MLC, 2006, garante o direito de o comandante de um navio exigir de um marítimo as horas de trabalho necessárias para garantir a segurança imediata do navio, das pessoas a bordo ou da carga, ou para socorrer outros navios ou pessoas em dificuldade no mar. Permite ao comandante suspender os horários de trabalho ou de descanso e exigir que um marítimo efetue as horas de trabalho necessárias até à normalização da situação. Contudo, logo que tal seja possível e após a normalização da situação, o comandante deve procurar que o marítimo que tenha efetuado um trabalho durante o seu período de descanso beneficie de um período de descanso adequado.

C2.3.i. O que é uma interrupção de curta duração?
Uma pausa para refeição conta como descanso?

A alínea b), n.º 1, norma A2.3, define as horas de descanso como o «tempo que não está incluído na duração do trabalho; esta expressão não inclui as interrupções de curta duração». Não existe qualquer definição de «interrupção de curta duração» e esta é uma questão que é deixada ao critério da legislação ou prática nacional do Estado de bandeira ou de qualquer convenção coletiva aplicável. No entanto, qualquer interrupção do trabalho seria uma «interrupção de curta duração» se não implicar que o marítimo descanse. Isto poderia abranger, por exemplo, interrupções como a pausa para refeição.

C2.4. Direito a férias

C2.4.a. Qual é o direito mínimo de um marítimo a férias pagas?

Nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3, norma A2.4, da MLC, 2006, o Estado de bandeira deve adotar leis e regulamentos que determinem as normas mínimas para as férias anuais pagas dos marítimos

contratados para navios que arvoram a sua bandeira. As férias anuais pagas devem ser calculadas, regra geral, com base num mínimo de 2,5 dias de calendário por cada mês de trabalho. O modo de cálculo do período de trabalho é fixado pela autoridade competente ou pelos procedimentos próprios de cada país. Independentemente da duração do contrato de trabalho [ver [C2.1.j.](#)], o marítimo tem direito a um mínimo de 30 dias de férias anuais pagas após 11 meses de serviço contínuo a bordo. Para períodos de serviço mais curtos, o número de dias correspondente deve ser calculado numa base proporcional. As ausências justificadas do trabalho não devem ser consideradas como dias de férias anuais. É proibido qualquer acordo que implique a renúncia ao direito a férias anuais pagas pelo período mínimo, exceto nos casos previstos pela autoridade competente. [ver [C2.4.b.](#)]. Isto deve-se às preocupações com a prevenção da fadiga dos marítimos.

C2.4.b. Um marítimo pode aceitar ser pago em vez de gozar as férias anuais pagas? Um marítimo pode concordar em renunciar às férias anuais?

O n.º 3 da norma A2.4 da MLC, 2006 estabelece que qualquer acordo de renúncia às férias anuais pagas pelo período mínimo prescritas na norma [ver [C2.4.a.](#)], exceto nos casos previstos pela autoridade competente, deve ser proibido. Apesar de constatar que a Convenção não se pronuncia sobre a natureza e o âmbito das exceções admissíveis, a Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações indicou que esta disposição deve ser interpretada de forma restritiva. Em contrapartida, ler nesta norma uma ampla autorização para renunciar às férias anuais em troca de compensação pecuniária ou outra forma, seria contrário ao objetivo da regra 2.4, que consiste em garantir que os marítimos gozam de um período de férias anuais em benefício da sua saúde e bem-estar, o que também está intrinsecamente ligado à segurança dos navios.⁵² O objetivo da regra 2.4 é, evidentemente, evitar a fadiga, a incapacidade de navegar os navios e todos os riscos associados.

C2.4.c. A prescrição relativa a férias anuais pagas significa que os marítimos não podem permanecer a bordo mais de 11 meses de cada vez?

Em princípio, sim. Da leitura combinada dos n.ºs 2 e 3 da norma A2.4 e do n.º 2 do princípio orientador B.2.4.3, sobre férias anuais, e da alínea b), n.º 2 da norma A2.5.1, no que se refere ao direito ao repatriamento num período inferior a 12 meses [ver [C2.5.1.a.](#) e [C2.5.1.g.](#)], a Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações concluiu que o período máximo de serviço contínuo a bordo sem férias é, em princípio, de 11 meses [ver [C2.4.b.](#) e [C2.1.j.](#)].

No que se refere às férias anuais, a norma 2.4 estabelece explicitamente que é proibido qualquer acordo de renúncia do direito às férias anuais pagas pelo período mínimo, exceto nos casos previstos pela autoridade competente. Por conseguinte, regra geral, qualquer acordo através do qual os marítimos receberiam um montante em lugar de férias anuais não estaria em conformidade com a Convenção. Esta proibição visa garantir a realização efetiva do objetivo de regra 2.4, que consiste em garantir que os marítimos gozam de um período de férias anuais em benefício da sua saúde e bem-estar, o que também está intrinsecamente ligado à segurança dos navios. O objetivo não é apenas encorajar os marítimos a gozarem férias anuais, mas também evitar o cansaço, a incapacidade de navegar e todos os riscos associados. No entanto, o n.º 3 da norma A2.4 da MLC, 2006 não prevê uma proibição absoluta, uma vez que as exceções podem ser autorizadas pela autoridade competente. Apesar de a Convenção não se pronunciar sobre a natureza e o âmbito das exceções admissíveis, a Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações considerou que esta disposição deve ser interpretada de forma restritiva, a fim de não contrariar o objetivo da regra 2.4.

⁵² Ver, por exemplo, os pedidos diretos adotados pelo CEACR em 2018 relativos a [Cabo Verde](#), ao [Gana](#) e à [Índia](#) e, em 2017, relativos às [Ilhas Marshall](#).

No que se refere ao repatriamento, a situação é ligeiramente diferente. Nos termos do n.º 1, regra 2.5, os marítimos têm direito ao repatriamento. No entanto, podem decidir, por várias razões, não exercer esse direito quando tiver sido adquirido.

C2.4.d. Os marítimos têm direito a permissões para ir a terra?

Sim. Este direito fundamental dos marítimos está consagrado no n.º 2 da regra 2.4 da MLC, 2006, que prevê que os marítimos gozem de permissões para ir a terra para beneficiar a sua saúde e bem-estar. Está também ligado à regra 4.4 da MLC, 2006, que obriga os Membros a assegurarem que as instalações de bem-estar em terra, quando existam, sejam de fácil acesso [ver C4.4.b.]. A importância de conceder um acesso eficiente às instalações em terra e à licença em terra para o bem-estar dos marítimos é igualmente reconhecida nas Convenções N.ºs 108 e 185 da OIT, sobre os documentos de identificação dos marítimos e outros instrumentos internacionais pertinentes⁵³ [ver C4.4.e.]. Reconhecendo as dificuldades persistentes com que se deparam os marítimos no acesso à licença em terra, na sua terceira reunião de abril de 2018, a CTE adotou uma [resolução](#) relativa à facilitação da licença em terra e do trânsito, exortando os Estados-membros a assegurarem o exercício eficiente do direito à licença em terra, em conformidade com a MLC, 2006.

C2.5. Repatriamento

C2.5.1.a. O que é o direito ao repatriamento?

O n.º 1 da regra 2.5 da MLC, 2006 prevê o direito fundamental dos marítimos ao repatriamento sem custos para si mesmos [ver C2.5.1.d. e C2.5.1.b.]. Os parâmetros básicos para o repatriamento, incluindo, em especial, os períodos de embarque anteriores à aquisição do direito, que devem ser «inferiores a 12 meses», são estabelecidos na norma A2.5.1 [ver C2.5.1.g.]. No entanto, os direitos específicos são da competência do Estado de bandeira através de disposições legislativas e regulamentares ou outras medidas ou convenções coletivas, sendo muitos dos pormenores exatos recomendados no princípio orientador B2.5.1 [ver A12.].

C2.5.1.b. O que garante que o repatriamento terá lugar e que os custos serão pagos?

O n.º 2 da regra 2.5 da MLC, 2006 prevê que um Estado de bandeira deve exigir aos navios que arvoram a sua bandeira que disponham de uma garantia financeira com vista a assegurar o repatriamento dos marítimos, de acordo com o código [ver C2.5.2.a.].

C2.5.1.c. Que custos devem ser cobertos pelo armador quando um marítimo é repatriado?

Trata-se de uma questão de aplicação pelo Estado de bandeira, tal como previsto no n.º 2, norma A2.5.1, que exige que os Estados de bandeira prescrevam – após terem devidamente em conta o princípio orientador B2.5.1 [ver A12.] – os direitos específicos a conceder pelo armador em matéria de repatriamento, incluindo os destinos do repatriamento, o meio de transporte, as despesas a cargo daquele e outras medidas que o armador tenha de tomar.

C2.5.1.d. Pode ser cobrado a um marítimo o custo de repatriamento?

O n.º 3 da norma A2.5.1 da MLC, 2006 proíbe os armadores de exigirem que os marítimos paguem um adiantamento para cobrir despesas do repatriamento no início do seu trabalho, e

⁵³ Em especial, as normas 3.44 e 3.44bis do anexo da Convenção FAL, de 1965, e a Resolução N.º 1090 da Assembleia da OMI sobre o «Tratamento equitativo dos membros da tripulação no que respeita à licença em terra e ao acesso às instalações em terra».

também de deduzir as despesas de repatriamento do salário ou de outros direitos do marítimo, exceto se o interessado se reconhecer, de acordo com a legislação nacional, outras disposições ou convenções coletivas aplicáveis, culpado de incumprimento grave das obrigações relativas ao seu trabalho. Esta situação não dispensa o armador da obrigação de pagar o repatriamento em primeira instância.

- C2.5.1.e. Algumas companhias aéreas cobram por bagagem acima de um peso mínimo. Nesta matéria, qual é a situação dos marítimos no âmbito da MLC, 2006?

A MLC, 2006 recomenda, na alínea d) do n.º 3 do princípio orientador B2.5.1, que os armadores paguem 30 kg de bagagem por ocasião do repatriamento. Esta recomendação deve ser devidamente tomada em consideração pelos Estados de bandeira [ver [A12.](#)]. Se as companhias aéreas cobrarem uma taxa pela bagagem acima de um limite inferior, esta questão poderá ser resolvida pela autoridade competente [ver [A28.](#)] e seria preciso clarificar a situação com as companhias aéreas em causa.

- C2.5.1.f. A MLC, 2006 aborda a situação dos marítimos abandonados?

Antes da entrada em vigor das emendas de 2014, em 18 de janeiro de 2017, a MLC, 2006 não abordava diretamente o grave problema do abandono dos marítimos, embora algumas disposições, como as relativas ao repatriamento, se aplicassem para ajudar a proteger os marítimos de algumas das consequências do abandono [ver [A40.](#)]. Em abril de 2014, a Comissão tripartida especial [ver [A22.](#)], estabelecida no âmbito do MLC, 2006, adotou emendas ao código da MLC, 2006 [ver [A21.](#)] para abordar mais especificamente o problema do abandono dos marítimos [ver [C2.5.2.a.](#)].

- C2.5.1.g. Um marítimo pode decidir não exercer o direito de ser repatriado quando esse direito tiver sido adquirido?

A alínea b) do n.º 2 da norma A2.5.1 da MLC, 2006 exige que cada Estado de bandeira prescreva, através de leis e regulamentos ou outras medidas ou convenções coletivas, um certo número de matérias, incluindo «A duração máxima dos períodos de embarque findos os quais os marítimos têm direito ao repatriamento; estes períodos devem ser inferiores a 12 meses». Um marítimo pode, no entanto, optar por não exercer esse direito quando este for adquirido (a menos que a legislação do Estado de bandeira tenha proibido tal escolha) [ver [C2.1.1.](#)]. Ao mesmo tempo, o Estado de bandeira deve também ter em conta a sua obrigação, nos termos da regra 2.4 e do código, de exigir que os marítimos gozem, pelo menos, de um período mínimo (2,5 dias de calendário por mês de serviço) de férias anuais pagas [ver [C2.4.a.](#) e [C2.4.c.](#)].

- C2.5.1.h. O armador pode decidir não organizar o repatriamento quando o direito tiver sido adquirido?

Qualquer decisão do armador que recuse o direito ao repatriamento quando este direito for adquirido seria contrária à regra 2.5 da MLC, 2006. Além disso, poderia resultar em que o marítimo excedesse o período máximo de serviço contínuo a bordo de 11 meses sem gozar férias, pelo que seria contrário ao disposto na regra 2.4 da MLC, 2006.

- C2.5.2.a. Qual é a forma do dispositivo de garantia financeira em caso de abandono?

As emendas de 2014 à MLC, 2006 introduziram a norma A2.5.2, que estabelece, em aplicação do n.º 2 da regra 2.5, prescrições para garantir a existência de um dispositivo de garantia financeira rápido e eficaz para ajudar os marítimos em caso de abandono. Cada Estado-membro deverá assegurar a existência de um dispositivo de garantia financeira para

os navios que arvoram a sua bandeira que proporciona acesso direto, cobertura suficiente e assistência financeira rápida aos marítimos abandonados. O dispositivo de garantia financeira pode assumir a forma de um regime de segurança social, de um seguro, de um fundo nacional ou de outros instrumentos semelhantes. A sua forma será determinada pelo Membro após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas.

C2.5.2.b. Quando é que um marítimo é considerado como tendo sido «abandonado»?

De acordo com o n.º 2, norma A2.5.2, da MLC, 2006, considera-se que um marítimo foi abandonado quando, em violação das prescrições da Convenção ou dos termos do contrato de trabalho marítimo, o armador: a) não assumir as despesas de repatriamento do marítimo, ou b) deixar o marítimo sem a manutenção e o apoio necessários, ou c) tenha, de qualquer outra forma, provocado uma rutura da sua relação com o marítimo, nomeadamente pelo não pagamento dos salários contratualmente devidos, por um período mínimo de dois meses. A manutenção e o apoio necessários dos marítimos incluem: a alimentação, o alojamento, o abastecimento de água potável, o combustível essencial para a sobrevivência a bordo do navio e os cuidados médicos necessários (n.º 5, norma A2.5.1).

C2.5.2.c. O dispositivo de garantia financeira em caso de abandono diz respeito a todos os navios abrangidos pela MLC, 2006?

Sim, será instituído um dispositivo de garantia financeira em caso de abandono aplicável a todos os «navios», na aceção da MLC, 2006 [ver [B4.](#)].

C2.5.2.d. Qual é o conteúdo da assistência financeira fornecida pelo dispositivo de garantia financeira em caso de abandono?

A assistência prestada deve ser suficiente para cobrir: a) remunerações e outros direitos em atraso devidos pelo armador ao marítimo nos termos do seu contrato de trabalho, da convenção coletiva aplicável ou do direito nacional do Estado de bandeira, limitados a quatro meses de quaisquer remunerações em atraso e a quatro meses de quaisquer direitos em atraso; b) todas as despesas razoavelmente incorridas pelo marítimo, incluindo o custo do repatriamento; e c) as necessidades essenciais do marítimo, incluindo os seguintes elementos: alimentos e vestuário adequados, se necessário, alojamento, abastecimento de água potável, combustível essencial para a sobrevivência a bordo do navio, cuidados médicos necessários e quaisquer outros custos ou encargos razoáveis decorrentes do ato ou omissão que constitui o abandono até à chegada do marítimo ao seu país de origem. O custo do repatriamento deve cobrir as viagens por meios adequados e expeditos, normalmente por via aérea, e incluir a provisão de alimentos e alojamento do marítimo desde o momento em que este sai do navio até à chegada ao seu domicílio, os cuidados médicos necessários, a passagem e o transporte de objetos pessoais e quaisquer outros custos ou encargos razoáveis decorrentes do abandono.

C2.5.2.e. Como é que os marítimos podem saber se estão cobertos por um dispositivo de garantia financeira em caso de abandono?

O n.º 6 da norma A2.5.2 prevê que os navios que devam ser portadores de um certificado de trabalho marítimo e de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo [ver [C5.2.j.](#)] devem ter a bordo um certificado ou outra prova documental da garantia financeira emitida pelo prestador da mesma [ver [anexo A2-I da Convenção](#), que especifica as informações que devem constar do certificado ou de outras provas documentais]. Deve ser afixada uma cópia, a bordo, em local visível e acessível aos marítimos. Se mais de um prestador de garantia financeira assegurar a cobertura, o documento fornecido por cada prestador deve ser mantido a bordo. Nos termos do n.º 11 da norma A2.5.2, a cessação da garantia financeira não pode ocorrer

antes do termo do prazo da sua validade, a menos que o prestador da garantia financeira tenha notificado com, pelo menos, 30 dias de antecedência, a autoridade competente do Estado de bandeira.

- C2.5.2.f. Importa que o abandono ocorra no território do país que não ratificou a Convenção?

O local do abandono não tem impacto na disponibilidade da proteção. O prestador de garantia financeira, que pode ser uma seguradora especializadas em «Proteção e Indemnização» (*Protection & Indemnity Club (P&I)*), deve prestar a assistência acordada sempre que o abandono ocorra, mesmo que ocorra no território de um Estado que não tenha ratificado a Convenção ou não esteja vinculado pelas emendas de 2014.

- C2.5.2.g. Este dispositivo de garantia financeira exclui qualquer outra ação que o marítimo possa empreender para obter uma indemnização?

O n.º 14 da norma A2.5.2 estabelece que este dispositivo de garantia financeira não se destina a ser exclusivo nem a prejudicar quaisquer outros direitos, reivindicações ou recursos que possam também estar disponíveis para indemnizar os marítimos que forem abandonados.

- C2.5.2.h. Qual é o papel dos Estados do porto, em caso de abandono de marítimos?

A MLC, 2006 não contém prescrições detalhadas a este respeito. No entanto, de acordo com os n.ºs 7 e 8 da norma A2.5.1, qualquer Membro deve facilitar o repatriamento dos marítimos que trabalhem a bordo de navios que escalem os seus portos, ou atravessem as suas águas territoriais ou interiores, bem como a sua substituição a bordo. Em especial, um Membro não deve recusar a um marítimo o direito de ser repatriado devido à situação financeira do armador, ou por este se encontrar impossibilitado de substituir o interessado ou recusar fazê-lo.

C2.6. Indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou naufrágio

- C2.6.a. Quem deve pagar a indemnização aos marítimos, em caso de perda ou de naufrágio de um navio?

Nos termos do n.º 1 da regra 2.6, os marítimos têm direito a uma indemnização adequada, paga pelo armador, em caso de lesão, perda ou desemprego decorrente da perda do navio ou de naufrágio.

- C2.6.b. O n.º1 do princípio orientador B2.6, indica que a indemnização pela perda ou naufrágio de um navio pode limitar-se a dois meses de remuneração. Isto significa que pode ser inferior a dois meses de remuneração?

A orientação apenas significa que a indemnização pelo desemprego resultante de um naufrágio ou perda de um navio pode ser limitada pela legislação nacional ou por uma convenção coletiva aplicável a remunerações de dois meses, mas não a qualquer período mais curto (a menos que o marítimo encontre outro emprego).

C2.7. Lotações

C2.7.a. A MLC, 2006 estabelece uma lotação mínima para os navios?

A MLC, 2006 não estabelece um número específico de marítimos que devem trabalhar a bordo de um navio, uma vez que se trata de uma questão que a autoridade competente do Estado de bandeira teria de decidir para um navio ou categoria de navios. No entanto, estabelece alguns parâmetros que devem ser seguidos na decisão sobre as lotações dos navios. A norma A2.7 exige que todos os navios tenham a bordo uma tripulação suficiente, em número e em qualidade, para garantir a segurança do navio e do seu pessoal, independentemente das condições de operação, de acordo com o documento que especifica a lotação mínima de segurança ou qualquer outro documento equivalente previsto pela autoridade competente, de forma a dar cumprimento às normas da MLC, 2006. Neste contexto, ao determinar as lotações, a autoridade competente [ver [A25.](#)] deve ter em conta todas as prescrições da regra 3.2 e da norma A3.2 relativas à alimentação e ao serviço de mesa. Por outras palavras, o número necessário de cozinheiros e de pessoal de serviço de mesa deverá ser incluído no certificado de lotação de segurança ou documento equivalente emitido pela autoridade competente.

C2.7.b. Esta lotação é igual à exigida no «Certificado de lotação de segurança» (CLS) de um navio?

A resposta dependeria dos fatores que um Estado de bandeira tomou em consideração ao estabelecer os níveis do CLS. Se os fatores estabelecidos na norma A2.7 – uma tripulação suficiente, em número e em qualidade, para garantir a segurança do navio e do seu pessoal, independentemente das condições de operação, de acordo com o documento que especifica a lotação mínima de segurança ou qualquer outro documento equivalente previsto pela autoridade competente, de forma a dar cumprimento às normas da presente convenção –, incluindo a necessidade de ter em conta todas as prescrições da regra 3.2 e da norma A3.2 relativas à alimentação e serviço de mesa [ver [C2.7.a.](#)], foram considerados na determinação do CLS, então pode ser a mesma.

C2.7.c. A regra 2.7 relativa às lotações aplica-se a todos os navios abrangidos pela MLC, 2006?

Sim. A regra 2.7 aplica-se a todos os navios que arvoem a bandeira de um Estado que ratificou a Convenção, independentemente da arqueação.

C2.8. Desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e oportunidades de emprego dos marítimos

C2.8.a. Sobre quem recaem as obrigações nos termos da regra 2.8?

As obrigações previstas na regra 2.8 e no respetivo código recaem sobre os governos com marítimos domiciliados no seu território. Concretamente, o n.º 1 da regra 2.8 exige que os países disponham de políticas nacionais com vista a promover o emprego no setor marítimo e a encorajar a organização das carreiras e o desenvolvimento das aptidões profissionais, bem como a melhoria das oportunidades de emprego dos marítimos domiciliados no seu território.

C3. Título 3. Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa

C3.1. Alojamento e lazer

C3.1.a. As prescrições relativas ao alojamento previstas no título 3 aplicam-se aos navios existentes?

O n.º 2 da regra 3.1 da MLC, 2006 estabelece que as prescrições do código relativas à construção e equipamento de navios se aplicam apenas aos navios construídos na data ou após a data de entrada em vigor da MLC, 2006 para o Estado de bandeira. Para os navios construídos antes da entrada em vigor para o Estado de bandeira, as prescrições relativas à construção e equipamento do navio que constam da [Convenção \(N.º 92\)](#), sobre o alojamento da tripulação a bordo (revista), de 1949,⁵⁴ e a [Convenção \(N.º 133\)](#), sobre o alojamento da tripulação a bordo (disposições complementares), de 1970,⁵⁵ são aplicáveis na medida em que já o eram, nos termos da lei ou da prática do Membro em causa.

Uma ou ambas as convenções podem ter-se tornado aplicáveis através da ratificação pelo país em causa. Ou o seu conteúdo poderá ter-se tornado aplicável através da ratificação da [Convenção \(N.º 147\)](#), sobre a marinha mercante (normas mínimas), de 1976,⁵⁶ e/ou do [Protocolo de 1996 à Convenção N.º 147](#),⁵⁷ podendo também haver casos em que as Convenções N.º 92 e 133 ainda não foram ratificadas, mas se tornaram aplicáveis nos termos do direito nacional do país. Mesmo que um país não tenha ratificado qualquer destas convenções, todos os navios devem cumprir a prescrição básica ao abrigo do n.º 1 da regra 3.1, que exige que os países «fornecem e mantenham, para os marítimos que trabalham e vivem a bordo, alojamento e locais de lazer dignos, para promover a sua saúde e bem-estar» nos termos da legislação nacional do navio. Todas as outras prescrições da MLC, 2006, conforme implementadas a nível nacional, incluindo as da norma A3.1 que não estão relacionadas com a construção e o equipamento, serão aplicáveis aos navios construídos antes de a MLC, 2006 ter entrado em vigor para o Estado de bandeira.

C3.1.b. Os camarotes podem estar localizados abaixo da linha de carga do navio?

Em conformidade com a alíneas c) e d), n.º 6 da norma A3.1 da MLC, 2006, em navios que não sejam navios de passageiros e navios especiais [ver [C3.1.c.](#)], os camarotes devem estar situados acima da linha de carga, a meio do navio ou à popa do navio, salvo em casos excecionais, em que podem estar situados à proa, por não ser possível instalá-los noutra local tendo em conta o tipo de navio, as suas dimensões ou o serviço a que se destina, mas nunca à frente da antepara de colisão. Nos navios de passageiros e navios especiais, a autoridade competente [ver [A25.](#)] pode, sem prejuízo de que sejam adotadas disposições adequadas no que respeita à iluminação e à ventilação, permitir que os camarotes sejam instalados abaixo da linha de carga, mas nunca imediatamente por baixo dos corredores de serviço.

⁵⁴ Disponível no sítio *web* da OIT sob o título «*Labour standards*» e a ligação sob o subtítulo «*Convention No.*» em: www.ilo.org/normes.

⁵⁵ *idem*.

⁵⁶ Disponível no sítio *web* da OIT sob o título «*Labour standards*» e a ligação sob o subtítulo «*Convention No.*» em: www.ilo.org/normes.

⁵⁷ *idem*.

C3.1.c. O que são «navios especiais»?

Navios especiais são navios de treino ou outros navios construídos em conformidade com o Código de Segurança para Navios para Fim Específico, da OMI (*Code of Safety for Special Purpose Ships*, 2008 (código SPS) e versões subsequentes. 58

C3.1.d. Os marítimos devem sempre dispor de camarotes individuais?

Nos termos da alínea a), n.º 9 da norma A3.1 da MLC, 2006, em navios que não sejam de passageiros, cada marítimo deve dispor de um camarote individual; contudo, no caso de navios com uma arqueação bruta inferior a 3000 ou em navios especiais [C3.1.c.], a autoridade competente pode [ver A25.], após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, autorizar exceções a esta regra.

C3.1.e. A MLC, 2006 exige que os aprendizes tenham um camarote individual?

Esta situação e terminologia podem variar entre países. A resposta seguinte pressupõe que o termo «aprendiz» se refere a um jovem inscrito num programa de formação para obter qualificações específicas, o que pode exigir experiência profissional a bordo. A MLC, 2006 não aborda diretamente a questão do alojamento dos aprendizes como sendo distinta de outros marítimos. A regra geral e a possibilidade de isenções, referidas na resposta [ver C3.1.d.], seriam, pois, aplicáveis.

C3.1.f. Os marítimos devem dispor de camarotes a bordo de navios que efetuam viagens diurnas?

O n.º 9 da norma A3.1 da MLC, 2006 estabelece as prescrições «Sempre que forem necessários camarotes a bordo dos navios [...]». Se um navio não se dedicar a viagens em que os marítimos precisariam de dormir a bordo do navio, não seriam necessários camarotes.

C3.1.g. Cada marítimo deve dispor de instalações sanitárias privadas?

O n.º 11 da norma A3.1 da MLC, 2006 exige que os navios disponham de um número suficiente de instalações sanitárias (com, no mínimo, uma sanita, um lavatório e uma banheira ou um chuveiro), estando previstas instalações separadas para homens e mulheres. Todos os marítimos devem ter acesso conveniente a estas instalações. A Convenção não exige instalações sanitárias privadas para cada marítimo, mas, tal como recomendado no n.º 2 do princípio orientador B3.1.5 [ver A12.], sempre que seja razoável e exequível tendo em conta as dimensões do navio, a atividade a que este está afeto e a sua configuração, os camarotes deveriam ser concebidos e equipados com uma casa de banho com sanita, para assegurar um conforto razoável aos seus ocupantes e facilitar a limpeza.

C3.1.h. A área das instalações sanitárias privadas ou semiprivadas adjacentes pode ser considerada para efeitos do cálculo da área mínima dos camarotes?

A norma A3.1 da MLC, 2006 estabelece prescrições pormenorizadas relativas à área mínima dos camarotes, mas não especifica como estas áreas devem ser medidas.

⁵⁸ As *Amendments to the Code of Safety for Special Purpose Ships*, 2008 foram adotadas pela Resolução MSC. 408(96) em maio de 2016. Estas emendas entraram em vigor em 13 de maio de 2016.

No entanto, fornece orientações (no n.º 6 do princípio orientador B3.1.5), segundo as quais o espaço ocupado por beliches, armários, cómodas e assentos deveria ser incluído no cálculo da área, mas não deveriam ser considerados nesse cálculo os espaços exíguos ou de forma irregular «[...] que não aumentem efetivamente o espaço de circulação disponível e que não possam ser utilizados para neles colocar móveis». Uma vez que uma instalação sanitária adjacente e separada não aumentaria eficazmente o espaço disponível para a livre circulação, etc., poderia concluir-se que a existência de instalações sanitárias privadas ou pessoais não teria provavelmente qualquer impacto na medição das áreas mínimas dos camarotes nos termos do n.º 9, norma A3.1, embora possam ser relevantes para uma questão de equivalência substancial [ver [A11.](#)].

É possível destinar menos espaço aos camarotes em troca de um maior conforto? Esta questão foi levantada no contexto de certas categorias de navios com espaço limitado para os camarotes dos marítimos. Levanta o conceito de «equivalência substancial» referido nos n.ºs 3 e 4, artigo VI, da MLC, 2006 [ver [A11.](#)]. Qualquer solução para compensar a redução da área dos camarotes deveria «favorece[r] a plena realização do objetivo e do fim geral [...]» das prescrições relativas à área para «[dar] efeito à disposição e disposições em questão [...]» (n.º 4 do artigo VI). Tal solução poderia razoavelmente consistir em espaço extra, como uma sala grande e mais confortável para ser partilhada por camarotes adjacentes; ou a definição constante do n.º 4, artigo VI, poderá eventualmente justificar uma solução que proporcione um conforto adicional em relação ao alojamento em camarote, como a disponibilização de instalações sanitárias nos camarotes. Foi mesmo levantada a questão de saber se, na avaliação de uma solução substancialmente equivalente, poderia ser considerado um maior conforto em geral, não relacionado com a área do camarote, como a concessão de tempo livre suplementar aos marítimos em causa.

É neste contexto que a ratificação dos Membros deverá avaliar as suas disposições nacionais do ponto de vista da equivalência substancial, identificando o objetivo e o fim geral da disposição em causa na parte A do código (nos termos da alínea a) do n.º 4 do artigo VI) e determinando se a disposição nacional proposta poderia ou não, de boa-fé, ser considerada como dando efeito à disposição (nos termos da alínea b) do n.º 4 do artigo VI).

C3.1.i. Por que razão são necessárias inspeções frequentes dos espaços de alojamento dos navios?
A quem compete efetuar-las?

Nos termos do n.º 18 da norma A3.1 da MLC, 2006, devem ser realizadas inspeções regulares a bordo dos navios, pelo comandante ou sob a sua autoridade, para que o alojamento dos marítimos seja mantido em bom estado de conservação e de limpeza e ofereça condições de habitabilidade dignas. Os resultados de cada inspeção devem ser registados por escrito e estar disponíveis para consulta. Estas inspeções constituem um elemento essencial para garantir a conformidade permanente entre inspeções pelo Estado de bandeira. É provável que os procedimentos conexos façam parte dos planos de um armador, tal como estabelecidos na parte II da declaração de conformidade do trabalho marítimo do navio [ver [C5.2.1.](#)].

C3.1.j. Existe alguma flexibilidade no que respeita às prescrições relativas ao alojamento e às instalações de lazer?

A MLC, 2006 contém um nível significativo de orientações técnicas no que diz respeito à aplicação a nível nacional das normas relativas ao alojamento e às instalações de lazer a bordo. Estas disposições, endereçadas aos Estados de bandeira, aplicam-se a todos os navios abrangidos pela Convenção. No entanto, existem também algumas exceções e flexibilidade baseadas em fatores como os níveis de arqueação bruta, bem como ajustamentos específicos para algumas categorias de navios, tais como navios de passageiros ou navios especiais [ver [C3.1.c.](#)], bem como a possibilidade de os navios de menor dimensão (arqueação bruta inferior a 200) serem isentos de determinadas prescrições estabelecidas no n.º 20 da norma A3.1, após consulta das organizações de armadores e marítimos interessadas [ver [B15.](#)].

-
- C3.1.k. A MLC, 2006 requer iluminação adequada.
Existem normas para a iluminação?

Trata-se de uma questão que diz respeito às normas nacionais, muitas das quais estão agora disponíveis em linha. No entanto, a MLC, 2006 também fornece orientações nos princípios orientadores B3.1.4. sobre um método de avaliação da adequação das medidas.

- C3.1.l. A norma A3.1 refere-se a questões como o nível de ruído ou a exposição a fatores ambientais, que estão relacionadas com a segurança e saúde no trabalho. Existem normas ou outras orientações sobre estas matérias?

Para além das recomendações constantes do princípio orientador B3.1 e das disposições da norma A4.3 e do princípio orientador B4.3, em outubro de 2014, uma reunião tripartida internacional de peritos reuniu-se para adotar as *Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006*.⁵⁹

C3.2. Alimentação e serviço de mesa

- C3.2.a. Existe uma norma mínima para os alimentos servidos aos marítimos a bordo dos navios?

A legislação nacional ou outras medidas devem abordar os pormenores do que é exigido a bordo de um navio. A MLC, 2006 estabelece algumas normas mínimas para os alimentos a bordo dos navios nos termos da regra 3.2. Estas normas cobrem o aprovisionamento de víveres e água potável, de valor nutricional, qualidade e variedade satisfatórios, que devem ser suficientes tendo em conta a duração e a natureza da viagem, e ter em conta o número de marítimos a bordo, a sua religião e hábitos culturais em matéria alimentar.

- C3.2.b. A alimentação a bordo dos navios pode ser cobrada aos marítimos?

O n.º 2 da regra 3.2 da MLC, 2006 estabelece que os marítimos a bordo de um navio devem ser alimentados gratuitamente até ao final do seu contrato.

- C3.2.c. Os cozinheiros de bordo devem ser certificados?

A MLC, 2006 não exige que os cozinheiros de bordo sejam certificados. No entanto, o princípio orientador B3.2 sugere que a certificação pode ser a abordagem esperada. Esta seria uma matéria da competência do direito nacional. No entanto, os cozinheiros de bordo, incluindo cozinheiros não totalmente qualificados, não devem ter menos de 18 anos de idade e, nos termos do n.º 3 da regra 3.2, devem possuir a formação e as qualificações exigidas para esta função, em conformidade com os requisitos estabelecidos na legislação e regulamentação do país em causa. Em 2013, uma reunião internacional adotou as *Guidelines on the training of ships' cooks*.⁶⁰ Todas essas diretrizes são facilmente acessíveis no sítio web da MLC, 2006.

⁵⁹ Consultar no sítio web da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Monitoring and implementation tools*» em: www.ilo.org/mlc.

⁶⁰ Disponível no sítio web da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Monitoring and implementation tools*» em: www.ilo.org/mlc.

C3.2.d. Todos os navios devem dispor de cozinheiros a tempo inteiro?

A norma A3.2 não exige cozinheiros a tempo inteiro. A dimensão do navio e o número de refeições servidas por dia são os fatores que determinam se os cozinheiros devem estar empregados a tempo inteiro ou a tempo parcial. No entanto, a prescrição de formação e qualificação aplica-se tanto aos cozinheiros a tempo inteiro como a tempo parcial.

C3.2.e. A MLC, 2006 estabelece normas para a qualidade da água potável a bordo?

No que diz respeito às normas específicas para a água potável, a MLC, 2006 deixa que esta questão seja tratada pelas normas de aplicação pelo Estado de bandeira [ver A7.]. No entanto, as *Guidelines on the training of ships' cooks*,⁶¹ adotadas em 2013, contêm sugestões relativas a normas aceitáveis.⁶²

C3.2.f. O que acontece se um certificado de formação de cozinheiros de bordo tiver sido emitido antes da entrada em vigor da MLC, 2006? Isto significa que um cozinheiro de bordo deve obter um novo certificado?

A data de entrada em vigor da Convenção para o país não é diretamente relevante para quaisquer certificados que possam ter sido emitidos, tais como os certificados de cozinheiros de bordo. Estes certificados devem ser considerados atendendo aos seus fundamentos, independentemente do facto de terem sido emitidos antes da entrada em vigor da Convenção. No entanto, se a formação do cozinheiro de bordo não cumprir as prescrições da MLC, 2006, poderá levantar-se uma questão, possivelmente relacionada sobretudo de se saber se um Estado de bandeira deveria reconhecer uma situação de incumprimento para efeitos de inspeção e emissão de um certificado de trabalho marítimo. [ver C1.3.g.].

C4. Título 4. Proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social

C4.1. Cuidados médicos a bordo do navio e em terra

C4.1.a. Que tipo de tratamento podem ser considerados como cuidados médicos?

No que se refere à proteção da saúde e aos cuidados médicos que os armadores devem prestar, em princípio, gratuitamente aos marítimos que trabalham a bordo dos seus navios, a regra 4.1 da MLC, 2006 não identifica qualquer tratamento especial – para além dos «cuidados dentários essenciais» –, uma vez que tal seria uma matéria da competência das legislações ou regulamentações nacionais. Os Estados de bandeira devem: assegurar a aplicação aos marítimos de todas as disposições gerais relativas à proteção da saúde no trabalho e a cuidados médicos relacionados com o seu trabalho, bem como todas as disposições especiais específicas do trabalho a bordo de um navio; assegurar a proteção da saúde e cuidados médicos tão idênticos quanto possível aos de que, em geral, beneficiam os trabalhadores de terra, incluindo o acesso rápido a medicamentos, equipamento médico e serviços de diagnóstico e de tratamento necessários, bem como à informação e conhecimentos médicos; e incluir medidas preventivas, nomeadamente a elaboração de programas de promoção da saúde e de educação sanitária.

⁶¹ *ibid.*

⁶² Ver também as Diretrizes da OMS/OIT sobre as normas relativas à água potável, de 2001, disponíveis no seguinte endereço: http://www.who.int/water_sanitation_health/publications/2011/dwq_guidelines/en/index.html.

Os marítimos têm o direito de consultar, sem demora, um médico ou dentista qualificado nos portos de escala, sempre que possível. Um Estado que ratificou a Convenção é igualmente obrigado a dar acesso às suas instalações aos marítimos que necessitem de cuidados médicos imediatos e que se encontrem a bordo de navios no seu território.

C4.1.b. Cada navio deve ter um médico a bordo?

Em conformidade com as alíneas b) e c), n.º 4 da norma A4.1 da MLC, 2006, os navios que transportem 100 ou mais «pessoas» (ou seja, que não serão necessariamente todos os marítimos) e que efetuem habitualmente viagens internacionais com duração superior a três dias devem dispor de um médico qualificado. As disposições legislativas ou regulamentares nacionais devem determinar também quais os outros navios que devem dispor de médico a bordo, tendo em consideração fatores como a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de marítimos a bordo. Os navios que não disponham de médico a bordo devem contar com, pelo menos, um marítimo responsável pelos cuidados médicos e a administração de medicamentos, no âmbito das suas funções normais, ou um marítimo apto a prestar os primeiros socorros; essas pessoas devem ter concluído de forma satisfatória uma formação em cuidados médicos que satisfaça as prescrições da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978, emendada (STCW) da OMI.

C4.1.c. O que deve conter a farmácia de bordo?

A alínea a), n.º 4 da norma A4.1 da MLC, 2006 exige que qualquer navio disponha de farmácia de bordo, material médico e um guia médico, cujas especificações devem ser estabelecidas e inspecionadas regularmente pela autoridade competente; as prescrições nacionais devem ter em conta o tipo de navio, o número de pessoas a bordo, a natureza, o destino e a duração das viagens, bem como normas médicas recomendadas no plano nacional e internacional. No que se refere ao conteúdo da farmácia de bordo e muitas outras questões conexas, o n.º 4 dos princípios orientadores B4.1 [ver A12.] refere-se às recomendações internacionais pertinentes, incluindo a última edição do *Guia Médico Internacional para Navios (International Medical Guide for Ships)*.⁶³

C4.1.d. Existe um guia médico normalizado para os navios?

A MLC, 2006 não fornece um guia médico normalizado. Um país pode elaborar um guia médico nacional, a fim de cumprir as prescrições da alínea a), n.º 4 da norma A4.1 e da recomendação do n.º 4 dos princípios orientadores B4.1 [ver A12.]; é igualmente necessário ter em conta as recomendações internacionais pertinentes, incluindo a última edição do *Guia Médico Internacional para os Navios*.

C4.1.e. A MLC, 2006 contém um modelo de relatório médico para uso a bordo de navios?

Não existe, na MLC, 2006, qualquer modelo de relatório médico que os países devem adotar em conformidade com o n.º 2 da norma A4.1, para uso dos comandantes e do pessoal médico competente, em terra e a bordo. O objetivo do modelo é explicado no n.º 1 dos princípios orientadores B4.1.2, nomeadamente facilitar o intercâmbio, entre o navio e terra, de informações médicas e informações conexas relacionadas com os marítimos, em caso de doença ou acidente.

Embora não seja exigido nenhum modelo específico ao abrigo da MLC, 2006, a terceira edição do *Guia Médico Internacional para Navios (International Medical Guide for Ships)*,⁶⁴

⁶³ WHO: *Qualification Addendum: International Medical Guide for Ships*. 3.ª edição, 2007 (Genebra, OMS). Disponível em: www.who.int/bookorders.

⁶⁴ *idem*.

publicado em 2007 pela Organização Mundial de Saúde (OMS), em nome da OMS, da OIT e da OMI, contém um modelo para o efeito no anexo A.

- C4.1.f. O n.º 2 do princípio orientador B4.1.1 da MLC, 2006 faz referência ao Documento Guia Internacional para a Formação Marítima (*Document for Guidance, 1985 – An international maritime training guide*). Onde posso obter uma cópia, já que parece estar esgotado?

A OMI já não distribui este documento, uma vez que a STCW foi revista. Uma versão em língua inglesa desta publicação pode ser descarregada gratuitamente a partir do sítio *web* da OIT dedicado à MLC, 2006, em: <http://www.ilo.org/mlc>.⁶⁵

C4.2. Responsabilidade dos armadores

- C4.2.1.a. Em que consiste a responsabilidade dos armadores?

A regra 4.2 e o código exigem que os Estados de bandeira assegurem aos marítimos que trabalham a bordo dos seus navios o direito a assistência e a apoio material da parte do armador para fazer face às consequências financeiras de doenças, acidentes ou mortes ocorridos durante o serviço no âmbito de um contrato de trabalho marítimo ou resultantes do seu trabalho no âmbito desse contrato. Estas consequências financeiras incluem a perda de remunerações e também custos médicos e outros. Estas disposições complementam a proteção prevista na regra 4.1, no que se refere aos cuidados médicos a bordo do navio e em terra, e a proteção a longo prazo prevista na regra 4.5, no que se refere à segurança social. A alínea b) do n.º 1 da norma A4.2.1 prevê que cada Estado-membro adote legislação e regulamentação requerendo que os armadores de navios que arvoram a sua bandeira tomem a seu cargo uma cobertura financeira que assegure uma indemnização em caso de morte ou de incapacidade de longa duração dos marítimos, resultante de acidente de trabalho, doença profissional ou risco profissional, nos termos da legislação nacional, do contrato de trabalho marítimo ou de uma convenção coletiva. As emendas de 2014 ao código acrescentaram novas disposições e uma nova norma ao abrigo da regra 4.2 (a norma A4.2.2 sobre o tratamento dos direitos contratuais), que especifica este mecanismo [ver C4.2.2.b.].

- C4.2.1.b. Onde começa e termina a responsabilidade dos armadores?

A responsabilidade dos armadores nos termos da regra 4.2 e do código abrange: a) qualquer doença ou acidente ocorrido entre a data de início do trabalho e a data em que se considere que o marítimo foi devidamente repatriado; e b) qualquer doença ou acidente resultante do seu trabalho entre as duas datas referidas em a). A responsabilidade pelo reembolso das despesas de assistência médica e pela alimentação e alojamento (no caso de marítimos que estão fora do seu domicílio) relacionados com esta doença e lesão, bem como a consequente perda de remunerações, pode ser limitada a um período, não inferior a 16 semanas, nos termos das legislações ou regulamentações nacionais [ver C4.2.1.d. e C4.2.1.f.].

- C4.2.1.c. Que custos estão incluídos na responsabilidade dos armadores?

O n.º 1 da regra 4.2 da MLC, 2006 estabelece o princípio geral de que os marítimos têm direito a assistência e a apoio material da parte do armador para fazer face às consequências financeiras de doenças, acidentes ou mortes ocorridos durante o serviço no âmbito de um contrato de trabalho marítimo ou resultantes do seu trabalho no âmbito desse contrato. A questão sobre o que se entende serem as consequências financeiras consideradas é da competência das leis e regulamentos nacionais. Os n.ºs 1 a 4 e 7 da norma A4.2.1 da MLC, 2006 exigem que sejam cobertos, no mínimo, os seguintes custos:

⁶⁵ Documento disponível na ligação https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_217687.pdf.

- as despesas com os cuidados médicos, incluindo o tratamento médico e o fornecimento de medicamentos e outros meios terapêuticos, bem como a alimentação e o alojamento do marítimo doente ou ferido, fora do seu domicílio, até à cura ou à constatação do caráter permanente da doença ou da incapacidade; [ver C4.2.1.d.]; quando da doença ou do acidente resultar uma incapacidade para o trabalho, a totalidade da remuneração enquanto o marítimo doente ou ferido permanecer a bordo ou até que seja repatriado, de acordo com a presente convenção; e a totalidade ou parte da remuneração, segundo o previsto na legislação nacional ou nas convenções coletivas, a partir do repatriamento ou do desembarque do marítimo até à sua cura ou, conforme o que ocorrer primeiro, até ter direito a um subsídio pecuniário nos termos da legislação do país em questão;
- uma cobertura financeira que assegure uma indemnização em caso de morte ou de incapacidade de longa duração dos marítimos, resultante de acidente de trabalho, doença profissional ou risco profissional, nos termos da legislação nacional, do contrato de trabalho marítimo ou de uma convenção coletiva;
- as despesas de funeral, se a morte ocorrer a bordo ou em terra durante o período do contrato;
- o custo das medidas para salvaguardar os bens deixados a bordo por marítimos doentes, feridos ou mortos.

C4.2.1.d. Existem limites à responsabilidade dos armadores?

De acordo com a norma A4.2, as leis ou regulamentos nacionais podem limitar a responsabilidade do armador de pagar as despesas médicas, de alojamento e alimentação, bem como a responsabilidade de pagar a totalidade ou parte da sua remuneração [ver C4.2.1.c.] a um período não inferior a 16 semanas a partir do dia do acidente ou do início da doença [ver C4.2.1.f.].

C4.2.1.e. A MLC, 2006 estabelece uma forma específica para a garantia financeira que os armadores devem proporcionar?

Antes da entrada em vigor das emendas de 2014, em 18 de janeiro de 2017, não foi prevista qualquer forma específica de garantia financeira para garantir a indemnização em caso de morte ou incapacidade de longa duração dos marítimos devido a acidente de trabalho, doença profissional ou risco profissional. A forma da garantia financeira está agora especificada nos n.ºs 8 a 14 da norma A4.2.1, e na norma A4.2.2.

C4.2.1.f. Existem exceções à responsabilidade do armador?

Nos termos do n.º 5 da norma A4.2.1, as disposições legislativas ou regulamentares nacionais podem excluir o armador da responsabilidade relativamente:

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

O n.º 6, norma A4.2.1, permite que as leis ou regulamentos nacionais também excluam o armador da responsabilidade de pagar as despesas médicas, de alojamento e alimentação, bem como de funeral, na medida em que a mesma seja assumida pelas autoridades públicas. O n.º 2 do princípio orientador B4.2.1 reconhece que as disposições legislativas ou regulamentares nacionais podem prever que um armador deixe de ser responsável pelas despesas relacionadas com um marítimo doente ou ferido, a partir do momento em que este possa beneficiar de subsídio de doença no quadro de um regime de seguro de doença ou de seguro obrigatório contra acidentes, ou de indemnização por acidentes de trabalho.

C4.2.1.g. Em que medida os armadores são responsáveis se os marítimos dos seus navios estiverem abrangidos por um sistema estatal (público) de compensação em caso de doença ou acidente?

O n.º 6 da norma A4.2.1 da MLC, 2006 permite que as leis ou regulamentos nacionais também excluam o armador da responsabilidade de pagar as despesas médicas, de alojamento e alimentação, bem como de funeral, na medida em que a mesma seja assumida pelas autoridades públicas. O n.º 2 do princípio orientador B4.2.1 reconhece que as disposições legislativas ou regulamentares nacionais podem prever que um armador deixe de ser responsável pelas despesas relacionadas com um marítimo doente ou ferido, a partir do momento em que este possa beneficiar de subsídio de doença no quadro de um regime de seguro de doença ou de seguro obrigatório contra acidentes, ou de indemnização por acidentes de trabalho [ver C4.2.1.f.].

C4.2.2.a. Qual é a garantia financeira prevista para indemnização em caso de morte ou incapacidade de longa duração?

O n.º 2 da norma A4.2.2 incluído no código da MLC, 2006 através das emendas de 2014,⁶⁶ prevê que o dispositivo de garantia financeira pode assumir a forma de um regime de segurança social, de um seguro, de um fundo nacional ou de outros instrumentos semelhantes. A sua forma será determinada pelo Membro após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas. Embora a grande maioria dos países recorra atualmente a seguros privados, alguns países têm um sistema baseado num regime de segurança social.

C4.2.2.b. O que cobre a garantia financeira prevista para indemnização em caso de morte ou incapacidade de longa duração?

O n.º 8 da norma A4.2.1 incluído nas emendas de 2014 ao código da MLC, 2006, especifica os requisitos mínimos que devem ser cumpridos pelo dispositivo de garantia financeira para garantir a compensação por direitos contratuais. Entende-se por «direito contratual» qualquer direito relacionado com a morte ou a incapacidade de longa duração dos marítimos em consequência de um acidente de trabalho, doença profissional ou risco profissional, tal como previsto na legislação nacional, no contrato de trabalho marítimo ou na convenção coletiva dos marítimos.

Os requisitos mínimos a respeitar são:

- (a) a indemnização contratual, nos casos previstos no contrato de trabalho do marítimo, deve ser paga na íntegra e sem demora;
- (b) não será exercida qualquer pressão no sentido de se aceitar um pagamento inferior ao montante contratual;
- (c) sempre que a natureza da incapacidade de longa duração de um marítimo dificulte a avaliação da indemnização total a que o marítimo pode ter direito, serão efetuados um ou mais pagamentos intermédios ao marítimo, a fim de evitar dificuldades indevidas;
- (d) o marítimo receberá o pagamento sem prejuízo de outros direitos legais, mas esse pagamento poderá ser deduzido pelo armador de quaisquer danos resultantes de quaisquer outros pedidos apresentados pelo marítimo contra o armador e resultantes do mesmo incidente; e

⁶⁶ As Emendas de 2014 à Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, aprovada pela Conferência na sua 103.ª Sessão, Genebra, 11 de junho de 2014, estão disponíveis no seguinte endereço: www.ilo.org/mlc.

- (e) o pedido de indemnização contratual pode ser apresentado diretamente pelo marítimo em causa, pelos seus familiares ou por um representante do marítimo ou beneficiário designado.

C4.2.2.c. O dispositivo de garantia financeira para indemnizar em caso de morte e incapacidade prolongada diz respeito a todos os navios abrangidos pela MLC, 2006?

Sim, será constituída uma garantia financeira para compensar a morte e a incapacidade de longa duração para todos os «navios» na aceção da MLC, 2006 [ver B4.]

C4.2.1.b. Como é que os marítimos podem saber se estão cobertos por um dispositivo de garantia financeira que prevê a indemnização por morte ou incapacidade de longa duração

A Convenção prevê que todos os navios sejam obrigados a ter a bordo um certificado ou outra prova documental da garantia financeira emitida pelo prestador da garantia financeira [ver [anexo A4-I da Convenção](#), que especifica as informações solicitadas que devem constar do certificado ou das outras provas documentais]. Deve ser afixada uma cópia, a bordo, em local visível e acessível aos marítimos. Se mais de um prestador de garantia financeira assegurar a cobertura, o documento fornecido por cada prestador deve ser mantido a bordo. As disposições legislativas e regulamentares nacionais devem assegurar que os marítimos recebam uma notificação prévia de que a garantia financeira do armador irá ser anulada ou extinta. Além disso, a cessação da garantia financeira não pode ocorrer antes do termo do prazo da sua validade, a menos que o prestador da garantia financeira tenha notificado com, pelo menos, 30 dias de antecedência, a autoridade competente do Estado de bandeira.

C4.3. Proteção da saúde e da segurança e prevenção de acidentes

C4.3.a. Quem é responsável pelo estabelecimento do dispositivo previsto na regra 4.3 para a proteção da saúde e da segurança e a prevenção de acidentes a bordo?

As principais obrigações previstas nos n.ºs 1, 2 e 3 da regra 4.3, relativas à segurança e saúde no trabalho, recaem sobre o Estado de bandeira. A norma A4.3 e o princípio orientador B4.3 estabelecem um nível significativo de pormenores técnicos e de orientação nesta matéria. Estas disposições estão igualmente relacionadas com as previstas na norma A3.1, no que se refere às instalações de alojamento e lazer a bordo dos navios. A norma A4.3 especifica os domínios em que as políticas e os programas de segurança e saúde no trabalho devem ser adotados, aplicados e promovidos de forma eficaz nos navios e que devem ser objeto de normas jurídicas que abrangam a proteção da segurança e saúde no trabalho e a prevenção de acidentes no trabalho. Essas políticas, programas e normas jurídicas podem já existir para os navios no país em causa, ou esse país pode ter políticas e programas globais que abrangam estas matérias, que terão de ser complementados ou adaptados de modo a abranger também as condições a bordo dos navios. A norma A4.3 e o princípio orientador B4.3 estabelecem, na sua maioria, os pormenores técnicos que seria necessário desenvolver, com base nas orientações internacionais e setoriais e na consulta tripartida, e implementados pela autoridade competente [ver [A25.](#)], após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas. Existem orientações da OIT, tais como os documentos *Prevenção dos acidentes de trabalho a bordo dos navios no mar e nos portos* (*Code of practice on accident prevention on board ship at sea and in port*), de 1996⁶⁷ e *Fatores ambientais no local de trabalho* (*Code of practice on*

⁶⁷ Disponível no sítio web da OIT em https://www.ilo.org/global/publications/ilo-bookstore/order-online/books/WCMS_PUBL_9221094502_EN/lang--en/index.htm.

ambient factors in the workplace), de 2001.⁶⁸ Em outubro de 2014, uma reunião tripartida internacional de peritos reuniu-se para adotar as *Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006*.⁶⁹

C4.3.b. Quando deve ser estabelecida uma comissão de segurança para um navio?

Deve ser criada uma comissão de segurança para os navios em que houver cinco ou mais marítimos a bordo (alínea d), n.º 2, norma A4.3).

C4.3.c. Onde posso encontrar orientações sobre as normas internacionais em matéria de segurança e saúde no trabalho?

A MLC, 2006 menciona uma série de diretrizes sobre segurança e saúde no trabalho que devem ser consideradas e são relevantes. Estas informações estão disponíveis no sítio *web* SAFEWORK da OIT em: <http://www.ilo.org/safework/lang--en/index.htm>.

Em outubro de 2014, uma reunião tripartida internacional de peritos reuniu-se para adotar as *Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006*.⁷⁰

Além disso, muitos países elaboraram leis e regulamentos sobre esta matéria e os seus textos podem ser úteis.

C4.3.d. As normas em matéria de segurança e saúde no trabalho abrangem a proteção contra o assédio e a intimidação a bordo?

Sim, a MLC, 2006 foi emendada em 2016 para incluir disposições específicas relacionadas com a proteção contra o assédio e a intimidação a bordo. Estas emendas entraram em vigor em 8 de janeiro de 2019. O princípio orientador B4.3 exige que os Estados-membros tenham em conta a versão mais recente das *Guidance on eliminating shipboard harassment and bullying* publicadas conjuntamente pela Câmara Internacional da Marinha Mercante e pela Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes, ao adotarem legislação, regulamentação ou orientações para salvaguardar a segurança e a saúde no trabalho a bordo dos navios. Recomenda-se igualmente que a questão do assédio e da intimidação seja tida em conta nas avaliações de riscos efetuadas pelos armadores e nas investigações efetuadas pela autoridade competente sobre as causas e circunstâncias de todos os acidentes de trabalho e de lesões e doenças profissionais que resultem em perda de vidas ou em ferimentos pessoais graves, bem como em quaisquer outros casos especificados na legislação ou regulamentação nacionais.

⁶⁸ Disponível no sítio *web* da OIT em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_protect/---protrav/---safework/documents/normativeinstrument/wcms_107729.pdf.

⁶⁹ Disponível no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Monitoring and implementation tools*» em: www.ilo.org/mlc.

⁷⁰ Disponível no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Monitoring and implementation tools*» em: www.ilo.org/mlc.

C4.4. Acesso a instalações de bem-estar em terra

- C4.4.a. Por que motivo se estipula na MLC, 2006 que os marítimos devem ter acesso a instalações de bem-estar em terra?

O objetivo da inclusão de uma prescrição para instalações de bem-estar em terra é ajudar a garantir que os marítimos que trabalham a bordo de um navio tenham acesso a instalações e serviços em terra para garantir a sua saúde e bem-estar. Estas instalações, situadas em portos ou nas suas proximidades, são uma forma importante de proporcionar aos marítimos, que podem estar em viagens marítimas prolongadas, acesso a serviços de saúde e de bem-estar num país estrangeiro, bem como a um ambiente social. Esta obrigação e preocupação com o bem-estar dos marítimos complementa a obrigação prevista no n.º 2 da regra 2.4, segundo a qual os Estados de bandeira devem exigir que os armadores concedam licenças em terra aos marítimos, a fim de beneficiar a saúde e o bem-estar dos marítimos [ver [C.2.4.d.](#)].

- C4.4.b. Quais são as obrigações do Estado do porto no que se refere aos serviços de bem-estar em terra?

Nos termos da regra 4.4, os países devem assegurar que as instalações de bem-estar em terra, quando existam no seu território, sejam facilmente acessíveis a todos os marítimos, sem discriminação de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social, independentemente do Estado de bandeira do navio a bordo do qual estejam empregados, contratados ou trabalhem. Devem igualmente promover a criação de instalações de bem-estar em portos adequados do país e determinar, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, quais os portos considerados adequados. Devem incentivar a criação de comissões de bem-estar responsáveis pela verificação regular das instalações e serviços de bem-estar para assegurar se estão adaptadas às alterações das necessidades dos marítimos resultantes da evolução técnica, operacional ou de qualquer outra inovação no setor dos transportes marítimos.

- C4.4.c. Que tipos de serviços devem ser oferecidos nas instalações de bem-estar?

O n.º 3 do princípio orientador B4.4.2 da MLC, 2006 [ver [A12.](#)] apresenta uma lista não exhaustiva dos seguintes tipos de serviços:

- (a) salas de reunião e de descanso, conforme as necessidades,
- (b) instalações desportivas e ao ar livre, nomeadamente para competições,
- (c) instalações educativas, e
- (d) quando aplicável, instalações para a prática religiosa e serviços de aconselhamento pessoal.

- C4.4.d. Quem deve pagar as instalações de bem-estar?

As disposições da regra 4.4 e da norma A4.4 não exigem que o Estado do porto seja responsável pelo financiamento ou exploração desses serviços. Os n.ºs 1 e 2 do princípio orientador B4.4.2 da MLC, 2006 [ver [A12.](#)] estabelece que as instalações e serviços de bem-estar deveriam ser fornecidos, de acordo com as condições e a prática nacional, por uma ou várias das seguintes instituições:

- (a) autoridades públicas,
- (b) organizações de armadores e de marítimos interessadas, por força de convenções coletivas ou de outras disposições acordadas, e

(c) organizações voluntárias.

Nos termos do princípio orientador B4.4.4, o apoio financeiro às instalações de bem-estar nos portos deveria ser proveniente de uma ou várias das seguintes fontes:

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

C4.4.e. A MLC, 2006 determina que os marítimos tenham permissão para ir a terra para aceder às instalações de bem-estar?

A regra 2.4 da MLC, 2006 estabelece o princípio de que aos marítimos devem ser concedidas permissões para ir a terra, por motivos de saúde e bem-estar, desde que compatíveis com as exigências práticas da sua função. [ver C.2.4.d.]. A importância fundamental das permissões para ir a terra para o bem-estar dos marítimos é reconhecida pela regra 4.4 da MLC, 2006, bem como pela Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, de 1965, tal como emendada (Convenção FAL), e pelas Convenções da OIT n.ºs 108 e 185, sobre os documentos de identificação dos marítimos. Embora a concessão de permissões para ir a terra nem sempre seja possível, tendo em conta as necessidades operacionais do navio em causa ou por razões de segurança, os pedidos de permissão para ir a terra para acesso a instalações de bem-estar não devem ser injustificadamente recusados.

C4.5. Segurança social

C4.5.a. Em que consiste a segurança social e a proteção social?

A noção de segurança social, tal como é normalmente utilizada no seio da OIT, abrange todas as medidas que concedem prestações, em dinheiro ou em espécie, para garantir a proteção, nomeadamente, contra a falta ou insuficiência de rendimentos relacionados com o trabalho, causada por doença, incapacidade, maternidade, acidente no trabalho ou doença profissional, desemprego, velhice ou morte de um membro da família; falta de acesso ou acesso inoportuno aos cuidados de saúde; insuficiente apoio familiar, em especial para crianças e pessoas a cargo de pessoas adultas; pobreza geral e exclusão social. Os regimes de proteção social podem ser de natureza contributiva (seguro social) ou não contributiva.

A proteção social é designada como o conjunto de medidas públicas que uma sociedade proporciona aos seus membros para os proteger contra as dificuldades económica e sociais causada pela ausência ou redução substancial do rendimento do trabalho em consequência de várias contingências (doença, maternidade, acidente no trabalho ou doença profissional, desemprego, invalidez, velhice e morte do/a responsável pelo sustento da família); a prestação de cuidados de saúde; e a atribuição de prestações às famílias com crianças. Este conceito de proteção social também se reflete nas diversas normas da OIT. Por definição, a proteção social é mais ampla e inclusiva do que a segurança social, uma vez que inclui medidas não legislativas ou privadas para a prestação de segurança social, mas ainda inclui medidas tradicionais de segurança social, como a assistência social, o seguro social e as prestações universais da segurança social. Note-se que existem diferenças significativas entre as sociedades e as instituições em todo o mundo quanto à forma como definem e abordam a proteção social.

Para ajudar os governos na implementação desta responsabilidade em 2012, a OIT publicou um *Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006 e Social Security for Seafarers (2012)*.⁷¹

C4.5.b. O que é exigido pela MLC, 2006 em matéria de segurança social?

A MLC, 2006 exige que seja proporcionada proteção social a todos os marítimos. Esta disposição cobre uma série de prescrições complementares, incluindo abordagens baseadas na prevenção relacionadas com a segurança e saúde no trabalho, exames médicos, horas de trabalho e de descanso e alimentação. A proteção social é abordada principalmente no título 4, no que diz respeito aos cuidados médicos (regra 4.1), responsabilidade dos armadores (regra 4.2) e segurança social (regra 4.5). A regra 4.5 e a norma A4.5 com ele relacionada refletem uma abordagem que reconhece o vasto leque de sistemas e regimes nacionais e as diferentes áreas de cobertura, no que se refere à prestação de segurança social. Nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 da norma A4.5, um país que ratificou a Convenção deve «[...] tomar medidas, em função da sua situação nacional [...]» para assegurar a proteção da segurança social complementar, em pelo menos três domínios, [ver C4.5.c.] a todos os marítimos que residam habitualmente no seu território. A proteção daí resultante não deve ser menos favorável do que a de que beneficiam os trabalhadores em terra residentes no seu território. Se o sistema de segurança social dos marítimos de um país preencher pelo menos estas duas condições básicas, o país está em condições de ratificar a MLC, 2006 no que se refere à sua obrigação de proporcionar segurança social aos marítimos. É dada flexibilidade para facilitar o cumprimento desta obrigação [ver C4.5.f.].

Embora o objetivo da regra 4.5 seja que todos os marítimos, independentemente da sua nacionalidade ou residência e das bandeiras dos navios em que trabalham, beneficiem de proteção social completa, o compromisso assumido no âmbito da MLC, 2006 por cada país que ratificou a Convenção não é o de fornecer imediatamente uma cobertura completa, mas sim o de avançar no sentido da mesma: «[...] tomar medidas, em função da sua situação nacional, [...] para conseguir progressivamente uma proteção de segurança social completa para os marítimos».

C4.5.c. O que se entende por «ramos da segurança social»?

Os ramos da segurança social referem-se a vários tipos de prestações classificadas em função das contingências a que se destinam e para as quais são concedidas. Estes domínios da segurança social na MLC, 2006 correspondem aos nove ramos clássicos da segurança social estabelecidos e definidos na *Convenção (N.º 102)*, relativa à segurança social (norma mínima), de 1952, que devem ser a referência para a orientação sobre os componentes e a proteção exigidos nos respetivos domínios. Estes nove domínios são:

- cuidados médicos,
- subsídio de doença,
- prestações de desemprego,
- prestações por velhice,
- prestações em caso de acidente de trabalho ou doença profissional,
- prestações familiares,
- prestações de maternidade,

⁷¹ Disponível no sítio web da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Monitoring and implementation tools*» em: www.ilo.org/mlc.

- prestação de invalidez, e
- prestações de sobrevivência.

C4.5.d. O que se entende por proteção da segurança social complementar?

Na MLC, 2006, muitos dos domínios de proteção social são abordadas através do que pode ser descrito como prescrições complementares para armadores, Estados de bandeira e Estados de residência, que, em conjunto, visam proporcionar uma proteção de segurança social completa aos marítimos. A proteção a curto prazo é assegurada por: (1) a obrigação de os Estados de bandeira que ratificaram a MLC, 2006 prestarem cuidados médicos a bordo, enquanto que qualquer Estado que tenha ratificado a Convenção deve dar acesso às suas instalações aos marítimos que necessitem de cuidados médicos imediatos e que se encontrem a bordo de navios no seu território (regra 4.1) [ver C4.1.]; (2) ao mesmo tempo, os armadores devem assegurar a proteção (frequentemente através de sistemas de seguro) contra doenças, acidentes ou mortes ocorridos no âmbito do trabalho dos marítimos nos seus navios, independentemente da nacionalidade ou local de residência dos marítimos (regra 4.2) [ver C4.2.].

Esta proteção a mais curto prazo destina-se a ser complementada, ou combinada, com a proteção a mais longo prazo exigida na regra 4.5 em, pelo menos, três domínios, no momento da ratificação. Os domínios dos cuidados médicos, do subsídio de doença e das prestações em caso de acidente de trabalho ou doença profissional são recomendados a este respeito no n.º 1 do princípio orientador B4.5, porque complementam diretamente as atuais responsabilidades dos armadores nos termos das regras 4.1 e 4.2.

C4.5.e. Antes da ratificação da MLC, 2006, o que deve ser verificado por um país que já dispõe de um sistema nacional de segurança social?

Para os países que já dispõem de um sistema nacional de segurança social que abrange os trabalhadores, incluindo os marítimos «[...] que residam habitualmente [...]» no país em causa e as pessoas a seu cargo, é provável que sejam necessários muito poucos ou, possivelmente, nenhuns ajustamentos para ratificar a MLC, 2006. A única preocupação seria especificar quais dos nove ramos estão cobertos, e tomar medidas para abranger todos os nove domínios, se ainda não estiverem cobertos (n.º 10 da norma A4.5 e n.º 2 da regra 4.5, respetivamente). Se um país dispuser de um sistema de segurança social, mas ainda não abranger os marítimos que são residentes habituais, a proteção existente deverá ser alargada aos marítimos e às pessoas a seu cargo, a um nível que não seja menos favorável do que aquele de que beneficiam os trabalhadores em terra (n.º 3, regra 4.5). Se estes marítimos trabalham fora do país, a bordo de navios que arvoram a bandeira de outros Estados, os países em causa deverão cooperar, através de acordos multilaterais e bilaterais ou outros, para proporcionar, e assegurar, a manutenção dos direitos em matéria de segurança social, adquiridos ou em curso de aquisição (n.ºs 3 e 8 da norma A4.5). Devem igualmente ser celebrados acordos administrativos com os armadores e os Estados de bandeira em causa, a fim de garantir a cobertura e o pagamento e cobrança das contribuições, se for caso disso [ver C4.5.f].

C4.5.f. Quais são as diferentes formas de garantir a segurança social nos termos da MLC, 2006?

A MLC, 2006 oferece um elevado grau de flexibilidade aos Estados que ratificaram a Convenção, no que diz respeito à escolha dos meios através dos quais podem cumprir a sua obrigação de prestar segurança social aos marítimos. A flexibilidade está prevista na medida em que esta obrigação pode ser cumprida:

- através de vários acordos bilaterais e multilaterais ou sistemas baseados em contribuições (n.º 3 da norma A4.5);

- através da flexibilidade adicional que é proporcionada quanto ao modo como o país garante a proteção. Por exemplo, o n.º 7 da norma A4.5 reconhece que a proteção pode estar prevista na legislação, em regimes privados, em convenções coletivas ou numa combinação destes meios. Além disso, se for escolhido um regime contributivo, parece razoável (tendo em conta o n.º 7 do princípio orientador B4.5) que o país de residência espere que os Estados de bandeira em causa exijam que os armadores que arvoram a sua bandeira façam as contribuições correspondentes.

C4.5.g. Onde posso obter informações sobre a proteção de segurança social oferecida por cada país que ratificou a MLC, 2006?

A lista dos países que ratificaram o acordo e a data de entrada em vigor para cada país, bem como outras informações nacionais (clicar no nome do país), estão disponíveis no sítio *web* da OIT da MLC, 2006, em www.ilo.org/mlc, sob o título «*Ratification and information on implementation by country*».

C4.5.h. Existe um formulário para a apresentação das informações sobre segurança social nos termos da MLC, 2006?

Existe um «modelo de declaração» que pode ser apresentado para cumprir esta obrigação da MLC, 2006 pelos países que ratificaram a Convenção [ver A43.]. Está disponível no sítio *web* da MLC, 2006 em: www.ilo.org/mlc sob o título «*Monitoring and implementation tools*».

C5. Título 5. Cumprimento e aplicação

C5.1.a. Qual é a relação entre o título 5 e outras disposições da MLC, 2006?

Tal como referido no n.º 1, nas disposições introdutórias do título 5:

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

C5.1.b O conceito de equivalência substancial aplica-se ao título 5?

Tal como indicado nos n.ºs 2 e 3, introdutórios do título 5, as prescrições do presente título não podem ser aplicadas através de disposições substancialmente equivalentes [ver A11.].

C5.2. Responsabilidades do Estado de bandeira

C5.2.1.a. O que é um Estado de bandeira?

O termo «Estado de bandeira» refere-se ao país em que o navio está registado e/ou ao país cuja bandeira o navio arvora. Os navios podem, e muitas vezes fazem-no, deslocar-se de um país/registo/bandeira para outro durante a sua vida operacional. Nos termos do direito internacional, o Estado de bandeira é o governo que tem autoridade e responsabilidade pela regulamentação dos navios e das condições a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, independentemente do local onde viajam no mundo. Este facto é indicado no Preâmbulo da MLC, 2006, que estabelece:

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

O artigo 94.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, prevê no n.º 1 que «Todo o Estado deve exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e o seu controlo em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvoem a sua bandeira». As responsabilidades específicas dos Estados de bandeira em matéria de inspeção e, em alguns casos, de certificação, de que um navio e as suas operações, incluindo as condições para os trabalhadores dos navios (marítimos), cumprem as normas internacionais acordadas, são estabelecidas nas muitas convenções marítimas internacionais adotadas pela Organização Marítima Internacional (OMI) e pela OIT.

C5.2.1.b. Um Estado de bandeira pode delegar as suas responsabilidades?

Em conformidade com o n.º 3 da regra 5.1.1 da MLC, 2006, um país pode, se for caso disso, autorizar instituições públicas ou outras organizações (incluindo as de outro país) que reconheça como competentes e independentes a realizar inspeções ou emitir certificados, ou ambos. Em todos os casos, o país que delega continua a ser plenamente responsável pela inspeção e certificação das condições de trabalho e de vida dos marítimos em causa nos navios que arvoram a sua bandeira. Na MLC, 2006, as organizações nas quais podem ser delegadas funções do Estado de bandeira são denominadas «organizações reconhecidas» (OR).

C5.2.1.c. Existe um modelo para um sistema de inspeção e certificação pelo Estado de bandeira?

O n.º 2 da regra 5.1.1 da MLC, 2006 exige que os Estados de bandeira estabeleçam um sistema eficaz de inspeção e certificação das condições de trabalho marítimo que assegure que as condições de trabalho e de vida dos marítimos, estão, e continuam a estar, em conformidade com as normas da presente Convenção a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira. Não está previsto qualquer modelo para esse sistema, que, nos termos da norma A5.1.1, deve ter objetivos e normas claras para a administração dos seus sistemas de inspeção e de certificação, bem como procedimentos gerais adequados para avaliar em que medida esses objetivos foram atingidos e essas normas respeitadas. Em conformidade com o n.º 5 da regra 5.1.1, as informações sobre o sistema de inspeção e certificação, incluindo o método utilizado para avaliar a sua eficácia, devem ser incluídas nos relatórios que os Membros apresentam à OIT nos termos do artigo 22.º da Constituição [ver [A38](#). e [A42](#).].

C5.2.2.a. O que é uma organização reconhecida (OR)?

Na MLC, 2006, as organizações nas quais podem ser delegadas funções do Estado de bandeira relacionadas com a inspeção e/ou certificação de navios são denominadas «organizações reconhecidas» (OR) [ver [C5.2.1.b.](#)]. A regra 5.1.2 e o código estabelecem as prescrições relativas ao processo de delegação/autorização das OR. Em muitos países, as organizações que são autorizadas como OR são sociedades de classificação de navios que também são responsáveis pelas vistorias de navios, incluindo a certificação legal de navios ao abrigo das convenções da OMI.

C5.2.2.b. De que forma um Estado de bandeira autoriza uma organização reconhecida (OR)?

Os n.ºs 1 e 2 da norma A5.1.2 da MLC, 2006 estabelecem as prescrições para os Estados de bandeira que pretendam designar instituições públicas ou outras organizações para realizar as inspeções exigidas pela MLC, 2006, de acordo com a prática normal. Deve ser fornecida ao *Bureau* Internacional do Trabalho para publicação uma lista atualizada de quaisquer autorizações (e do âmbito da autorização) para OR [ver [C5.2.2.c.](#)] (n.º 4 da norma A5.1.2). Estas informações, bem como outras informações nacionais (clicar no nome do país), estão disponíveis no sítio *web* da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Ratification and information on implementation*» na ligação «*MLC database*» em: www.ilo.org/mlc.

C5.2.2.c. Que funções pode assumir uma organização reconhecida (OR)?

As funções de cada OR dependem do que lhe foi delegado pelo Estado de bandeira em causa no âmbito das funções que a MLC, 2006 lhe permite executar. Nos termos do n.º 1, regra 5.1.2, da MLC, 2006, uma OR só pode ser autorizada por um Estado de bandeira a desempenhar funções que sejam expressamente mencionadas no código do título 5 [ver A9.] como tarefas que podem ser desempenhadas por uma OR. A este respeito, o código utiliza expressões como «pela autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada para o efeito».

A maior parte das funções relacionadas com a inspeção e a certificação do Estado de bandeira no âmbito da MLC, 2006 pode ser realizada por uma OR. Quando uma OR é designada, o Estado de bandeira (ou a sua autoridade competente) deve especificar o âmbito do papel da OR, no que se refere à verificação dos requisitos nacionais. Embora possa ser assinalada a uma OR, que efetua uma inspeção pelo Estado de bandeira, uma eventual deficiência de um navio por parte de marítimos, e comunicada ao Estado de bandeira, a investigação das queixas apresentadas ao Estado de bandeira relativas aos seus navios (n.º 5 da norma A5.1.4), ou a aplicação dos requisitos nacionais de aplicação da MLC, 2006, deverá ser tratada pela autoridade competente de cada Estado de bandeira [ver A25.]. As informações sobre o papel das OR e o âmbito da sua autoridade devem ser igualmente disponibilizadas aos marítimos em caso de queixa.

C5.2.3.a. Todos os navios devem ser inspecionados?

Todos os navios abrangidos pela MLC, 2006 [ver B4.] estão sujeitos a inspeção relativamente a todas as prescrições da Convenção (n.º 1 da regra 5.1.4). Para os navios que serão certificados, aplicar-se-ão também as disposições da regra 5.1.3 e da norma A5.1.3. As normas de inspeção são as prescrições nacionais que aplicam a MLC, 2006.

C5.2.3.b. Qual é a lista de 16 pontos a certificar?

O n.º 1 da norma A5.1.3 prevê, nomeadamente, que:

A lista dos pontos que devem ser inspecionados e considerados conformes com a legislação nacional ou outras disposições com vista à aplicação das prescrições da presente convenção, relativamente às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo, antes da emissão de um certificado de trabalho marítimo, encontra-se no anexo A5 -I.

A lista do anexo A5-I continha anteriormente 14 pontos. Contém atualmente 16 pontos, na sequência da entrada em vigor das emendas de 2014 ao Código da MLC, 2006, que acrescentaram os dois últimos pontos:

- idade mínima,
- certificado médico,
- qualificações dos marítimos,
- contratos de trabalho marítimo,
- recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados ou certificados ou regulamentados,
- duração do trabalho ou descanso,
- lotações,
- alojamento,
- instalações de lazer a bordo,

-
- alimentação e serviço de mesa,
 - saúde e segurança e prevenção de acidentes,
 - cuidados médicos a bordo,
 - procedimentos de queixas a bordo,
 - pagamento de salários,
 - garantia financeira para o repatriamento,
 - garantia financeira relativa à responsabilidade dos armadores.

Uma resolução adotada durante a primeira reunião da Comissão tripartida especial [ver [A22.](#)] recomendou medidas transitórias relativas à entrada em vigor das emendas. De acordo com estas medidas transitórias, os Estados-membros são instados, incluindo no exercício do controlo pelo Estado do porto, a reconhecer os certificados de trabalho marítimo e as declarações de conformidade do trabalho marítimo enquanto estiverem válidos em conformidade com a Convenção, até à primeira inspeção de renovação após a entrada em vigor das emendas [ver [A44.](#)].

C5.2.3.c. As prescrições da MLC, 2006 que não figuram na lista de 16 pontos do anexo A5-I devem ser inspecionadas?

Sim. Todos os navios abrangidos pela MLC, 2006 [ver [B4.](#)] estão sujeitos a inspeção relativamente a todos os requisitos da Convenção (N.º 1, regra 5.1.4), incluindo toda a documentação que deve ser transportada a bordo.

Para os navios a certificar devem aplicar-se igualmente as disposições da regra 5.1.3 e da norma A5.1.3. As normas de inspeção são as prescrições nacionais que aplicam a MLC, 2006. As disposições nacionais pertinentes que aplicam as prescrições da MLC, 2006 nos 16 pontos [ver [C5.2.3.b.](#)] que devem ser certificados para alguns navios estão referidas na parte I da DCTM [ver [C5.2.3.e.](#)] que deve ser preparada pela autoridade competente [ver [A25.](#)].

C5.2.3.d. Os termos da regra 5.1.3 exigem que todos os navios sejam certificados?

Nos termos da regra 5.1.3, a certificação é obrigatória para os navios de:

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

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

A certificação não seria, por conseguinte, obrigatória para um navio com arqueação bruta inferior a 500, mesmo que efetue viagens internacionais ou um navio com uma arqueação bruta igual ou superior a 500, se arvorar o pavilhão do Estado de bandeira em causa e não efetuar viagens internacionais. O n.º 2 da regra 5.1.3 permite que um armador cujo navio não esteja abrangido pelas disposições de certificação obrigatórias solicite que o navio seja certificado após a inspeção.

C5.2.3.e. Em que medida deve ser pormenorizada a parte I da declaração de conformidade do trabalho marítimo (DCTM)?

As principais prescrições para a parte I da DCTM são estabelecidas nos n.ºs 9 e 10 da norma A5.1.3 da MLC, 2006. Podem resumir-se do seguinte modo:

Deve ser elaborada pela autoridade competente [ver A25.] num formulário correspondente ao modelo do anexo A5-II. Deve:

- (i) indicar a lista dos pontos a inspecionar em conformidade com a MLC, 2006 (ou seja, os 16 pontos enumerados no anexo A5-I) [ver C5.2.3.b.];
- (ii) identificar, para cada um desses pontos, as prescrições nacionais que cumprem as disposições pertinentes da Convenção, fazendo referência às disposições aplicáveis da legislação nacional e incluindo, sempre que necessário, informações concisas sobre os pontos relevantes das prescrições nacionais;
- (iii) fazer referência às prescrições da legislação nacional para certas categorias de navios;
- (iv) mencionar qualquer disposição equivalente no conjunto [ver A11.]; e
- (v) indicar claramente qualquer exceção concedida pela autoridade competente nos termos do título 3.

Foram colocadas questões sobre a informação que deve ser apresentada na declaração relativamente às prescrições nacionais a fornecer nos termos da alínea ii) *supra* «sempre que necessário». O n.º 1 do princípio orientador B5.1.3 contém as seguintes orientações:

«Nos casos em que a legislação nacional segue exatamente as prescrições enunciadas na presente convenção, será suficiente referi-lo.» Sempre que uma disposição da Convenção seja aplicada através de uma equivalência substancial, tal como previsto no n.º 3, artigo VI, esta disposição deve ser identificada e deve ser fornecida uma explicação concisa.

No entanto, ao preparar a parte I da DCTM é importante ter em conta as orientações e declarações adicionais sobre a finalidade da DCTM tal como explicadas no n.º 4 do princípio orientador B5.1.3:

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

Uma [observação geral adotada em 2015](#) pela Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações salientou que «em muitos casos, uma referência não fornecerá informações suficientes sobre as prescrições nacionais no que se refere a matérias relativamente às quais a Convenção prevê algumas diferenças nas práticas nacionais. De igual modo, a Comissão observou que muitos exemplos de DCTM parte II aprovadas (documento que visa identificar as medidas adotadas pelos armadores para aplicar as prescrições nacionais), contêm frequentemente apenas referências a outros documentos. A menos que todos estes documentos referenciados sejam transportados a bordo de um navio, e sejam facilmente acessíveis a todos os interessados, seria difícil para os inspetores de controlo pelo Estado do porto ou para os marítimos compreender quais são as prescrições nacionais aplicáveis a estas matérias. Nestes casos, a DCTM parte I, não parece cumprir o objetivo para o qual, juntamente com a DCTM parte II, é exigida nos termos da Convenção, que consiste em ajudar todas as pessoas em causa, como os inspetores do Estado de bandeira, os funcionários autorizados nos Estados do porto e marítimos, a verificar se as prescrições nacionais relativas aos pontos enumerados [16] estão a ser corretamente aplicadas a bordo dos navios.» O exemplo de uma DCTM partes I e II, apresentado no anexo B5-I da MLC, 2006, também pode ser útil.

Embora a parte I do modelo de DCTM não o exija, tendo em conta a importância e a finalidade das DCTM pode ser aconselhável incluir também informações sobre as determinações

relativas a quem é considerado marítimo [ver B1.] e a definição de noite [ver C1.1.c.] e de trabalho perigoso [ver C1.1.b.], para os marítimos a bordo com idade inferior a 18 anos. Esta inclusão teria como objetivo evitar incertezas durante as inspeções.

C5.2.3.f. O que deve constar da parte II da declaração de conformidade do trabalho marítimo (DCTM)?

Em conformidade com a alínea b) do n.º 10 da norma A5.1.3, a parte II da DCTM que deve ser estabelecida pelo armador e certificada pela autoridade competente ou por uma OR devidamente autorizada, deve enunciar as medidas adotadas para assegurar a conformidade permanente com as prescrições nacionais, enumeradas na parte I da DCTM entre as inspeções, bem como as medidas propostas para assegurar uma melhoria contínua. As orientações pormenorizadas sobre as informações que devem ser fornecidas na parte II das DCTM são apresentadas nos n.ºs 2 e 3 do princípio orientador B5.1.3.

Ao preparar a parte I da DCTM é importante ter em conta as orientações e declarações adicionais sobre a finalidade da DCTM tal como explicadas no n.º 4 do princípio orientador B5.1.3:

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

O exemplo das partes I e II da DCTM apresentado no anexo B5-I da MLC, 2006, também pode ser útil.

C5.2.3.g. Uma organização reconhecida (OR) pode ser autorizada a emitir uma declaração de conformidade do trabalho marítimo (DCTM)?

A parte I da DCTM deve ser «estabelecida pela autoridade competente» (alínea, a), n.º 10, norma A5.1.3) [ver A25.]; isto significa que a pessoa que a assina deve ter sido diretamente habilitada a fazê-lo pela autoridade competente. Será então «emitido sob a autoridade de» a autoridade competente (ver o modelo de formulário no anexo A5-II da MLC, 2006). Nos termos do n.º 1 da norma A5.1.3, uma OR pode, se autorizada, emitir um certificado de trabalho marítimo que incluirá a DCTM anexa, constituída pela parte I assinada em nome da autoridade competente, e a parte II, que pode ser certificada por uma OR (n.º 10 da norma A5.1.3) [ver C5.2.2.c.].

Se uma OR tiver sido devidamente autorizada pela autoridade competente do Estado de bandeira a preencher e emitir o certificado de trabalho marítimo, essa OR poderá também ser autorizada a emitir a parte I da DCTM a anexar ao certificado.

C5.2.3.h. Os originais do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo (DCTM) devem ser mantidos a bordo?

O n.º 12 da norma A5.1.3 da MLC, 2006 prevê que: «Deve existir a bordo um exemplar válido e atualizado do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo, [...], e deve ser afixada uma cópia dos mesmos em local visível e acessível aos marítimos. Deve ser também fornecida uma cópia destes documentos aos marítimos, [...] que o solicitem, de acordo com a legislação nacional.»

A referência a um «[...] exemplar válido e atualizado do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo [...]», que deve ser conservado a bordo (com uma tradução em inglês), e à cópia que deve ser afixada em local visível, indica que tanto o original como uma cópia do certificado e do DCTM devem existir a bordo do navio.

C5.2.3.i. O certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo podem ser emitidos em formato eletrónico?

Nada na MLC, 2006 impede a emissão de certificados de trabalho marítimo e declarações de conformidade do trabalho marítimo em formato eletrónico, desde que as impressões desses documentos eletrónicos sejam colocadas num local visível a bordo, em conformidade com a norma A5.1.3. No entanto, a utilização de certificados em formato eletrónico não deverá, de modo algum, enfraquecer as obrigações dos Estados partes da MLC, 2006, ou dos armadores, no que se refere à certificação de navios, e tornar mais complicada a emissão, o acesso ou a utilização de certificados de navios pelos interessados. Uma vez que a utilização de sistemas de registo e certificação eletrónicos poderá ser generalizada num futuro previsível, devem ser tidas em conta as orientações e normas elaboradas pela OMI.

C5.2.3.j. Qual o período de validade de um certificado de trabalho marítimo?

A norma A5.1.3 estabelece, no seu n.º 1, um período máximo de validade de cinco anos (sob reserva do disposto no n.º 3) para o certificado de trabalho marítimo. Uma vez que se trata de um período máximo, a legislação do Estado de bandeira poderá prever um período de validade mais curto, ou dar instruções à autoridade competente ou à OR devidamente autorizada para emitir um certificado por um período mais curto. Esta poderia ser uma abordagem útil para evitar que um grande número de certificados caduque durante o mesmo período, ou para alinhar o período de validade no âmbito da MLC, 2006 com o dos certificados emitidos ao abrigo das convenções da OMI.

A validade do certificado de trabalho marítimo está sujeita à realização de uma inspeção intermédia, na maioria dos casos entre o 2.º e o 3.º aniversário da data do certificado, efetuada pela autoridade competente ou por uma OR devidamente autorizada para esse efeito, que tem como objetivo verificar que as prescrições nacionais que visam a aplicação da presente convenção continuam a ser cumpridas (n.º 2 da norma A5.1.3). O certificado será averbado após uma inspeção intermédia satisfatória.

As emendas de 2016 ao Código da MLC, 2006 permitem uma prorrogação da validade dos certificados de trabalho marítimo por um período não superior a cinco meses a contar da data de expiração do certificado existente, em circunstâncias em que os navios tenham passado na inspeção de renovação, mas em que não seja possível emitir imediatamente um novo certificado e disponibilizá-lo a bordo (n.º 4 da norma A5.1.3).

C5.2.3.k. Em que circunstâncias pode ser emitido um certificado provisório de trabalho marítimo?

Um Estado de bandeira não é obrigado a emitir certificados a título, mas se optar por fazê-lo, os n.ºs 5 a 7 da norma A5.1.3 estabelecem as situações em que tal seria permitido, nomeadamente:

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

O certificado provisório de trabalho marítimo pode ser emitido uma vez a um navio [ver [C5.2.3.m.](#)] por um período não superior a seis meses, pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida devidamente autorizada para o efeito. Está disponível no anexo A5-II da MLC, 2006 um modelo de formulário para o certificado provisório de trabalho marítimo.

O certificado provisório de trabalho marítimo só pode ser emitido após verificação de que:

- (a) o navio foi inspecionado, na medida em que foi razoável e possível, tendo em conta os 16 pontos [ver [C5.2.3.b.](#)];
- (b) o armador demonstrou à autoridade competente ou à organização reconhecida que foram aplicados a bordo procedimentos adequados ao cumprimento da presente Convenção;
- (c) o comandante tem conhecimento das prescrições da presente Convenção e das suas obrigações relativamente à aplicação da mesma; e
- (d) as informações pertinentes foram apresentadas à autoridade competente ou à organização reconhecida com vista à emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo.

C5.2.3.l. Um certificado provisório de trabalho marítimo deve ser acompanhado de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo?

Nos termos do n.º 8 da norma A5.1.3, não é necessária a emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo (DCTM) durante o período de validade do certificado provisório.

C5.2.3.m. Um certificado provisório de trabalho marítimo pode ser renovado?

Nos termos dos n.ºs 6 e 8 da norma A5.1.3, pode ser emitido um certificado provisório de trabalho marítimo por um período não superior a seis meses. Não pode ser emitido qualquer outro certificado provisório após os seis meses iniciais.

C5.2.3.n. Quando perde a validade um certificado de trabalho marítimo?

O n.º 14 da norma A5.1.3 estabelece as situações em que um certificado de trabalho marítimo perde a validade, nomeadamente:

- (a) se as inspeções prescritas não forem efetuadas dentro dos prazos estabelecidos na MLC, 2006;
- (b) se o certificado não for averbado no seguimento de uma inspeção intermédia;
- (c) se houver alteração da bandeira do navio;
- (d) quando um armador deixa de assumir a responsabilidade pela exploração do navio; e
- (e) quando forem efetuadas alterações significativas à estrutura ou ao equipamento mencionado no título 3 da MLC, 2006.

C5.2.3.o. Um certificado de trabalho marítimo pode ser retirado?

Nos termos dos n.ºs 16 e 17 da norma A5.1.3, o certificado de trabalho marítimo deve ser retirado se existirem provas de que o navio em questão não cumpre as prescrições da presente Convenção e que não foi tomada qualquer medida corretiva prescrita [ver [C5.2.3.n.](#)].

C5.2.3.p. A mudança da OR afeta a validade dos certificados já emitidos?

O n.º 3 da regra 5.1.1 estabelece que:

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

Uma vez que o Estado de bandeira continua a ser inteiramente responsável pela inspeção e certificação, independentemente da delegação [ver C5.2.1.b.], uma mudança da OR não afetaria a validade dos certificados já emitidos.

C5.2.3.q. Um país que não ratificou a MLC, 2006 pode emitir um certificado de trabalho marítimo?

Não. Apenas um país que ratificou a MLC, 2006 pode emitir um certificado de trabalho marítimo válido para navios que arvoram a sua bandeira. Alguns países que não ratificaram a MLC, 2006 estão a emitir voluntariamente certificados de conformidade. Estes não são documentos abordados pela MLC, 2006.

C5.2.3.r. Se um certificado de trabalho marítimo expirar durante uma viagem, pode ser prorrogado por um período limitado?

Apesar de a MLC, 2006 seguir o sistema de inspeção e certificação dos navios das convenções da OMI em muitas matérias, não dispunha da mesma disposição relativa à prorrogação de um certificado expirado. Isto significa que os armadores terão de considerar o planeamento da viagem tendo em conta o calendário das inspeções de renovação. No entanto, as emendas de 2016 ao código da MLC, 2006, que entraram em vigor em 8 de janeiro de 2019, permitem uma prorrogação da validade dos certificados de trabalho marítimo num caso muito específico. De acordo com o n.º 4 da norma A5.1.3, se, após uma inspeção de renovação concluída antes do termo de validade de um certificado de trabalho marítimo se verificar que o navio continua a cumprir as disposições legislativas e regulamentares nacionais ou outras medidas de aplicação das prescrições da Convenção, mas não for possível emitir imediatamente um novo certificado e disponibilizá-lo a bordo do navio, a autoridade competente, ou a organização reconhecida devidamente autorizada para o efeito, pode prorrogar a validade do certificado por um período não superior a cinco meses desde a data de expiração do certificado existente e averbar o certificado em conformidade. O novo certificado é válido por um período não superior a cinco anos a contar da data prevista no n.º 3 da norma A5.1.3.

C5.2.4.a. Existem princípios orientadores para servir de modelo aos inspetores do Estado de bandeira?

O n.º 7 da norma A5.1.4 da MLC, 2006 exige que os inspetores recebam orientações claras sobre as tarefas a executar e que estejam munidos dos poderes adequados. Em 2008, reuniões tripartidas de peritos adotaram as *Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*⁷² para ajudar os países a implementar o título 5 da MLC, 2006. Estas diretrizes foram estabelecidas em resposta a uma resolução adotada pela CIT ao mesmo tempo que a MLC, 2006. A resolução explicava que o êxito da Convenção dependerá, entre outros aspetos, da aplicação uniforme e harmonizada das responsabilidades do Estado de bandeira em conformidade com as suas disposições pertinentes e que, dada a natureza global do setor marítimo, é importante que os inspetores do Estado de bandeira recebam orientações adequadas para o desempenho das suas funções. Em 2018, a Comissão tripartida especial, estabelecida ao abrigo da MLC, 2006, [ver A22.] decidiu criar um órgão subsidiário encarregado de atualizar

⁷² Disponível no sítio web da OIT da MLC, 2006 sob o título «*Monitoring and implementation tools*» em: www.ilo.org/mlc.

as diretrizes da OIT, a fim de refletir as emendas ao código da MLC, 2006. As novas diretrizes deverão ser publicadas até novembro de 2020.

Cada país pode ter as suas próprias práticas em matéria de inspeção pelo Estado de bandeira. As orientações internacionais destinam-se a prestar assistência prática aos governos na elaboração das suas próprias orientações nacionais.

C5.2.4.b. Um inspetor do Estado de bandeira pode impedir que um navio abandone o porto?

On.º 7 da norma A5.1.4 prevê que os inspetores que tenham recebido instruções claras quanto às tarefas a executar e estejam munidos dos poderes adequados devem estar autorizados a:

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

C5.2.5.a. O que é o procedimento de queixa a bordo?

Nos termos do n.º 1 da regra 5.1.5, os navios devem dispor de procedimentos que permitem um tratamento justo, eficaz e célere de quaisquer queixas apresentadas por um marítimo alegando uma infração às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos. A prescrição relativa a estes procedimentos é uma das matérias dos 16 pontos que devem ser inspecionados e certificados [ver [C5.2.3.b.](#)].

C5.2.5.b. Quem é responsável pelo desenvolvimento do procedimento de queixa a bordo?

Os países (nos termos do n.º 2 da norma A5.1.5 da MLC, 2006) devem adotar legislação ou regulamentação que preveja o estabelecimento de procedimentos apropriados de queixa a bordo. O n.º 1 do princípio orientador B5.1.5 recomenda que [ver [A12.](#)], sem prejuízo de disposições pertinentes de uma convenção coletiva aplicável, a autoridade competente desenvolva um modelo para estes procedimentos [ver [A25.](#)], em estreita consulta com as organizações de armadores e de marítimos. Este procedimento tem por objetivo resolver as queixas a bordo, ou a nível da companhia de navegação, e deve distinguir-se de outros procedimentos de reclamação previstos na MLC, 2006, que são diretamente dirigidos à autoridade competente, e analisados por esta (ver, por exemplo, o n.º 7 da norma A1.4; o n.º 5 da norma A5.1.4; a alínea d) do n.º 1 da norma A5.2.1; a norma A5.2.2; e o princípio orientador B2.7).

C5.2.5.c. Existem modelos para os procedimentos de queixa a bordo?

A MLC, 2006 não contém um modelo, mas estabelece alguns princípios básicos na regra 5.1.5 e na norma A5.1.5. Estes princípios incluem o objetivo de resolver as queixas ao nível mais baixo possível, mas concedem ao marítimo o direito de apresentar a queixa diretamente ao comandante ou junto de autoridades externas adequadas, bem como o direito a ser acompanhado ou representado, a receber aconselhamento imparcial e à salvaguarda contra a possibilidade de represálias por ter apresentado uma queixa. O princípio orientador B5.1.5 [ver [A12.](#)] sugere alguns princípios e regras detalhadas como base para discussão no desenvolvimento dos procedimentos de bordo.

C5.2.5.d. *Onde é que os marítimos podem obter uma cópia do procedimento de queixa a bordo de um navio?*

Os marítimos devem receber uma cópia dos procedimentos de queixa a bordo aplicáveis aos seus navios, além de uma cópia do contrato de trabalho marítimo (n.º 4 da norma A5.1.5) [ver C2.1.b.].

C5.2.5.e. *Os marítimos devem utilizar sempre o procedimento de queixa a bordo?*

Embora os procedimentos de queixa a bordo devam procurar resolver as queixas ao nível mais baixo possível, os marítimos têm o direito de apresentar a queixa diretamente ao comandante e, se considerarem necessário, junto de autoridades externas adequadas (n.º 2, norma A5.1.5).

C5.2.5.f. *Os marítimos podem apresentar queixa diretamente à autoridade competente do Estado de bandeira ou a um inspetor em vez de utilizarem o procedimento de queixa a bordo?*

[ver C5.2.5.e.].

C5.2.5.g. *Como podem os marítimos encontrar o endereço da autoridade competente à qual podem ser apresentadas queixas no Estado de bandeira ou no Estado da sua residência?*

As informações sobre a autoridade nacional competente [ver A25.] para os países que ratificaram a [ver A26.] MLC, 2006, juntamente com outras informações nacionais, podem ser encontradas no sítio *web* da OIT da MLC, 2006, na ligação «*MLC, 2006 database*».⁷³ A autoridade competente poderá fornecer as informações relativas a queixas.

C5.2.6. *No caso de um acidente marítimo, deve ser realizado um inquérito oficial?*

O n.º1 da regra 5.1.6 da MLC, 2006 estabelece que qualquer Membro deve realizar um inquérito oficial sobre qualquer acidente marítimo grave de que resulte ferimento ou perda de vida humana e que envolva um navio que arvore a sua bandeira.

C5.3. Responsabilidades do Estado do porto

C5.3.a. *O que é um Estado do porto?*

Trata-se do termo utilizado para descrever a autoridade nos termos do direito internacional para um país exercer o controlo regulamentar em relação a navios estrangeiros que entrem nos seus portos. Trata-se, sobretudo, da inspeção do navio e das condições a bordo (frequentemente designada «controlo pelo Estado do porto»). Pode ser considerada uma forma de cooperação internacional nos termos do n.º 2 do artigo I da MLC, 2006, segundo o qual o papel do Estado do porto apoia os esforços dos Estados de bandeira, inspecionando os navios para garantir que se mantêm conformes entre as inspeções do Estado de bandeira. Este importante papel é também referido nos n.ºs 4 e 7 do artigo V da MLC, 2006. Um país pode ser, e muitas vezes é, simultaneamente um Estado de bandeira para efeitos de regulamentação dos navios que arvoram a sua bandeira, e um Estado do porto para os navios de outros países.

⁷³ A *MLC, 2006 database* (clicar no nome do país) está disponível em: www.ilo.org/mlc.

C5.3.b. Qual é o objetivo de uma inspeção pelo Estado do porto?

A inspeção de um navio estrangeiro que entra no porto efetuada por um funcionário autorizado (PSCO) tem por objetivo verificar se o navio cumpre as prescrições da Convenção (incluindo os direitos dos marítimos).

C5.3.c. O que é o controlo pelo Estado do porto (PSC)?

O termo «controlo pelo Estado do porto» (PSC) decorre de acordos entre países de uma região para trabalharem em conjunto e cooperarem na realização de controlos pelo Estado do porto (inspeções), a fim de garantir que os navios que arvoram a bandeira de outros países e que entram nos seus portos cumprem as normas internacionais. Como se pode observar no sítio *web* do mais antigo destes acordos regionais:

... o Memorando de Entendimento de Paris (MOU de Paris) é um acordo administrativo entre as autoridades marítimas de vinte e quatro países europeus e o Canadá. Em 1978, foi desenvolvido o «Memorando de Haia» entre várias autoridades marítimas da Europa Ocidental. Tratava principalmente da aplicação das condições de vida e de trabalho a bordo dos navios, como exigido pela Convenção n.º 147 da OIT. No entanto, quando o Memorando estava prestes a entrar em vigor, em março de 1978, ocorreu um enorme derrame de petróleo ao largo da costa da Bretanha (França), em resultado da imobilização do petroleiro «Amoco Cadiz». Este incidente provocou um forte protesto político e público na Europa, exigindo regulamentos muito mais rigorosos no que se refere à segurança marítima. Esta pressão resultou num memorando mais completo que abrangia:

- a segurança da vida marinha,
- a prevenção da poluição por navios,
- as condições de vida e de trabalho a bordo dos navios.

Subsequentemente, em janeiro de 1982, foi assinado um novo Memorando de Entendimento para a inspeção de navios pelo Estado do porto por catorze países europeus, numa conferência ministerial realizada em Paris, França. Entrou em vigor em 1 de julho de 1982. Desde essa data, o Memorando de Paris foi alterado por diversas vezes, a fim de satisfazer as novas prescrições sobre a segurança e o ambiente marinho da Organização Marítima Internacional (OMI) e as prescrições relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos.

Nos últimos anos, a organização alargou-se a vinte e sete Estados-membros.⁷⁴

Tal como referido pela OMI:⁷⁵

Estas inspeções destinavam-se inicialmente a servir de apoio à aplicação pelo Estado de bandeira, mas a experiência demonstrou que podem ser extremamente eficazes, especialmente se forem organizadas numa base regional. Um navio que se desloque a um porto de um país visitará normalmente outros países da região antes de iniciar a sua viagem de regresso e é vantajoso para todos que as inspeções possam ser coordenadas de perto. Deste modo, garante-se que o maior número possível de navios seja inspecionado, mas, ao mesmo tempo, impede que os navios sejam atrasados por inspeções desnecessárias. A principal responsabilidade pelas normas aplicáveis aos navios cabe ao Estado de bandeira, mas o controlo pelo Estado do porto proporciona uma «rede de segurança» para a identificação de navios que não cumprem as normas. A OMI incentivou a criação de organizações regionais de controlo pelo Estado do porto e foram assinados acordos sobre o controlo pelo Estado do porto – memorandos de entendimento ou MOU – que abrangem todos os oceanos do mundo: Europa e Atlântico Norte (MOU de Paris); Ásia e Pacífico (MOU de Tóquio); América Latina (Acuerdo de Viña del Mar); Caraíbas (MOU das Caraíbas); África Ocidental e Central (MOU de Abuja); Região do Mar Negro (MOU do Mar Negro); Mediterrâneo (MOU do Mediterrâneo); Oceano Índico (MOU do Oceano Índico); e Estados Árabes do Golfo (MOU do Conselho de Cooperação do Golfo (MOU de Riyadh)).

⁷⁴ Consultar em: <https://www.parismou.org/about-us/history>.

⁷⁵ Consultar em: <https://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>.

Numa observação geral, adotada em 2014, a Comissão de Peritos da OIT para a Aplicação das Convenções e Recomendações⁷⁶ «tomou conhecimento, com interesse, do recente relatório público elaborado pelo secretariado de um Memorando de Acordo regional sobre o controlo de navios pelo Estado do porto, no que diz respeito ao número de inspeções de navios por inspetores de controlo pelo Estado do porto, para cumprimento das prescrições da MLC, 2006. Esse relatório incluía uma lista de deficiências identificadas a bordo dos navios, bem como a comunicação de um número significativo de detenções de navios por questões relacionadas com a MLC, 2006, no primeiro ano subsequente à entrada em vigor da Convenção. A Comissão constata que este sistema a nível de bordo, que envolve tanto as inspeções do Estado de bandeira como as inspeções de navios estrangeiros que entram nos portos dos Membros que ratificaram a Convenção, é importante e apoia, de forma contínua e concreta, a análise cíclica a nível nacional da aplicação das convenções no âmbito do sistema de supervisão da OIT.»

C5.3.d. **É exigido ao Estado do porto que inspecione todos os navios estrangeiros?**

O n.º 1 da regra 5.2.1 estabelece que todo o navio estrangeiro que faça escala, no curso normal da sua atividade ou por motivos inerentes à sua operação, no porto de um Membro da OIT pode ser sujeito a inspeção, de acordo com as disposições do n.º 4, artigo V, da MLC, 2006, para verificar a conformidade com as prescrições da Convenção relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo, incluindo os direitos dos marítimos.

Como indicado pela palavra «pode», a inspeção de navios estrangeiros é discricionária e não obrigatória no âmbito da MLC, 2006.

C5.3.e. **Quem é o «funcionário autorizado» para o controlo pelo Estado do porto?**

A MLC, 2006 não define o termo «funcionário autorizado»; portanto, esta seria uma questão de aplicação nacional.

A reunião tripartida de peritos, realizada em setembro de 2008, adotou as *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*,⁷⁷ a fim de auxiliar os inspetores de controlo pelo Estado do porto na realização de inspeções a navios estrangeiros que entrem nos seus portos [ver A14. e C5.3.f.]. Proporcionam as seguintes orientações tripartidas:

2.2 Inspetores de controlo pelo Estado do porto

30. As inspeções de controlo pelo Estado do porto no âmbito da MLC, 2006 devem ser realizadas por funcionários «autorizados» (n.º 3 da regra 5.2.1). Tal como referido anteriormente, o termo «inspetor de controlo pelo Estado do porto (PSCO)» é adotado nas presentes diretrizes. Isto significa que as pessoas devem ser autorizadas pela autoridade competente do Estado do porto a efetuar essas inspeções e devem ser portadoras de uma identificação oficial que possa ser mostrada aos comandantes dos navios e aos marítimos.

31. Os PSCO devem também dispor de poderes suficientes, nos termos das disposições legislativas ou regulamentares nacionais aplicáveis, para exercerem as suas responsabilidades nos termos da MLC, 2006, caso uma autoridade do Estado do porto decida inspecionar um navio estrangeiro.

32. A MLC, 2006 não estabelece prescrições específicas em relação aos PSCO, mas o controlo pelo Estado do porto deve ser efetuado em conformidade com a MLC, 2006 e com «[...] outros acordos internacionais aplicáveis que regulem as inspeções no território do Membro, a título de controlo dos navios pelo Estado do porto.» (n.º 3 da regra 5.2.1). Isto significa que as prescrições e as orientações internacionais existentes

⁷⁶ Consultar em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/fr/f?p=1000:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_LANG_CODE:3236210,en:NO.

⁷⁷ Disponível no sítio web da OIT da MLC, 2006 sob o título «Monitoring and implementation pools» em: www.ilo.org/mlc.

no que diz respeito às qualificações e à formação exigidas às pessoas que trabalham como PSCO seriam geralmente relevantes.⁷⁸

C5.3.f. **Existem diretrizes ou um modelo para um sistema de inspeção e controlo pelo Estado do porto e para fornecer orientação aos funcionários autorizados?**

A reunião tripartida de peritos, realizada em setembro de 2008, adotou as *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*, a fim de ajudar os agentes de controlo pelo Estado do porto na realização de inspeções a navios estrangeiros que entrem nos seus portos [ver [A14.](#)]. A necessidade de desenvolver diretivas internacionais e nacionais conexas para os inspetores de controlo pelo Estado do porto estava, de facto, prevista na própria MLC, 2006. A Convenção começa, no artigo I, por exigir que: «Os Membros devem cooperar entre si para garantir a aplicação efetiva e o pleno respeito da presente convenção.» Mais especificamente, o n.º 3 da regra 5.2.1 prevê que «As inspeções nos portos são efetuadas por pessoal autorizado, de acordo com as disposições do código e de outros acordos internacionais aplicáveis que regulem as inspeções no território do Membro, a título de controlo dos navios pelo Estado do porto.» O n.º 7 da norma A5.2.1 prevê que «Todos os Membros devem assegurar que o seu pessoal autorizado receba orientações, do tipo indicado na parte B do código, relativas à natureza das circunstâncias que justificam a detenção de um navio nos termos do n.º 6 da presente norma.» Por último, o n.º 3 do princípio orientador B5.2.1 estabelece que «Os Membros deveriam, na medida do possível, cooperar entre si para a adoção de diretivas relativas às políticas de inspeção, reconhecidas a nível internacional, nomeadamente, no que respeita às circunstâncias que justificam a detenção de um navio». O desenvolvimento de diretivas para os inspetores de controlo pelo Estado do porto constituiu uma resposta importante ao apelo à adoção de «diretivas [...] reconhecidas a nível internacional», no que se refere à aplicação da MLC, 2006. No entanto, uma abordagem harmonizada do controlo pelo Estado do porto é um processo em curso que inclui a cooperação entre os países e a coordenação da inspeção marítima ao abrigo de várias convenções marítimas, não só da MLC, 2006, mas também, em particular, das convenções pertinentes da OMI. Em 2018, a Comissão tripartida especial, estabelecida ao abrigo da MLC, 2006 [ver [A22.](#)], decidiu criar um órgão subsidiário encarregado de atualizar as diretrizes da OIT, a fim de refletir as emendas ao código da MLC, 2006. As novas diretrizes deverão ser publicadas até novembro de 2020.

C5.3.g. **O que deve ser inspecionado durante o controlo pelo Estado do porto?**

O objetivo da inspeção efetuada pelos PSCO é determinar se um navio cumpre as prescrições da Convenção (incluindo os direitos dos marítimos) (n.º 5 do artigo IV). Estas prescrições estão estabelecidas nos artigos e regras e na parte A (normas) do código da MLC, 2006 relativo às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo do navio (n.ºs 1 e 3 da regra 5.2.1). A parte B (princípios orientadores) do código da MLC, 2006 não está sujeita a inspeção de controlo pelo Estado do porto. As inspeções de controlo pelo Estado do porto dizem respeito, em princípio, aos 16 pontos [ver [C5.2.3.b.](#)] das condições de trabalho e de vida a bordo do navio (n.º 2 da norma A5.2.1) que constam do anexo A5-III do título 5 da MLC, 2006 e que devem ser certificadas pelos Estados de bandeira como estando em conformidade com as prescrições conexas da Convenção. No entanto, o PSCO pode igualmente tomar medidas em caso de incumprimento de qualquer outra prescrição da Convenção relativa às condições de trabalho e de vida (n.º 1, regra 5.2.1).

Os pormenores relativos à aplicação das prescrições da MLC, 2006 devem ser estabelecidos, em conformidade com a Convenção, nas leis ou regulamentos nacionais, nas convenções coletivas ou noutras medidas do Estado de bandeira em causa. Em navios que tenham um certificado de

⁷⁸ Consultar: Resolução A.787(19) da OMI, secção 2.5; Anexo 7 do MA de Paris e o *Code of good practice for port State control officers*, adotado no âmbito da OMI (MSC MEPC.4/Circ.2). As disposições da MLC, 2006 relativas aos inspetores do Estado de bandeira podem também ser úteis para consideração pelas autoridades do Estado do porto (n.ºs 2, 3, 6, 7, 10, 11 e 12 da norma A5.1.4).

trabalho marítimo a bordo, será apresentado na parte I da DCTM anexa ao certificado um resumo das normas nacionais pertinentes adotadas para a aplicação da MLC, 2006 nos 16 pontos referidos. Estes 16 pontos de certificação do Estado de bandeira (enumerados no anexo A5-I da MLC, 2006) são os mesmos 16 pontos que, em princípio, devem ser abrangidos por uma inspeção de controlo pelo Estado do porto (enumerados no apêndice A5-III). Tal como abaixo indicado, o certificado de trabalho marítimo e a DCTM devem constituir o ponto de partida do processo de inspeção, uma vez que constituem elementos de prova *prima facie* de que o navio cumpre as prescrições da MLC, 2006 (incluindo os direitos dos marítimos).

Os PSCO podem igualmente ser incumbidos de tratar e investigar as queixas apresentadas pelos marítimos em navios que visitem os seus portos. Se o tratamento de queixas não fizer parte das suas funções, os marítimos deverão poder dirigir-se ao funcionário competente para tratar as queixas ou para receber queixas para transmissão ao funcionário competente.

C5.3.h. Se o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo parecerem estar em ordem, deverão ser efetuadas inspeções adicionais?

Nos termos do n.º 2 da regra 5.2.1 e do n.º 1 da norma A5.2.1 da MLC, 2006, o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo devem ser aceites como prova *prima facie* do cumprimento das prescrições da Convenção. Por conseguinte, a inspeção deve ser limitada ao controlo do certificado e da declaração, salvo nos quatro casos seguintes:

- (a) os documentos exigidos não são apresentados, ou não estão atualizados, ou são falsos, ou não têm as informações exigidas pela presente convenção, ou não são válidos por qualquer outra razão; ou
- (b) existem motivos fortes para crer que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão conformes com as prescrições da presente convenção; ou
- (c) existem motivos razoáveis para pensar que o navio mudou de bandeira com o objetivo de escapar à obrigação de cumprir as disposições da presente Convenção; ou
- (d) foi apresentada uma queixa baseada no facto de que determinadas condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão conformes com as prescrições da presente Convenção.

Em qualquer destes casos, pode ser efetuada uma inspeção mais aprofundada para verificar as condições de trabalho e de vida a bordo do navio. Tal inspeção será, em qualquer caso, efetuada sempre que se considere ou se alegue que as condições de trabalho e de vida não são conformes e estas possam constituir um perigo real para a segurança, saúde ou proteção dos marítimos, ou quando o funcionário autorizado tenha motivos para crer que quaisquer deficiências constituem uma infração grave às prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos. [ver [C5.3.j.](#)].

C5.3.i. Em que circunstâncias podem ser inspecionados pelo Estado do porto navios estrangeiros de países que não ratificaram a Convenção?

Uma vez que os países que não ratificaram a MLC, 2006 não podem, por definição, produzir um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo emitidos ao abrigo da Convenção, podem sempre ser objeto de controlo pelo Estado do porto, especialmente à luz da obrigação de países que ratificaram a Convenção de não garantirem um tratamento mais favorável aos navios de países que não o fizeram [ver [A4.](#)].

C5.3.j. E se houver uma queixa sobre um assunto que não consta da lista de 16 pontos a certificar?

O n.º 1 da norma 5.2.1 autoriza a realização de uma inspeção mais pormenorizada se houver uma queixa alegando que as condições de trabalho e de vida específicas do navio «[...] não estão conformes com as prescrições da presente convenção». Por conseguinte, pode ser realizada uma inspeção quando o alegado incumprimento se referir a qualquer prescrição da MLC, 2006 e, por conseguinte, não necessariamente a uma prescrição que se enquadre nos 16 pontos de certificação e de controlo pelo Estado do porto.

C5.3.k. Quem pode apresentar uma queixa nos termos da norma A5.2.1?

O n.º 3 da norma A5.2.1 estabelece que uma «queixa» deve entender-se como qualquer informação submetida por um marítimo, uma organização profissional, associação, sindicato ou, de uma forma geral, qualquer pessoa com interesse na segurança do navio, incluindo os riscos para a segurança ou saúde dos marítimos a bordo.

C5.3.l. Em que circunstâncias pode ser detido um navio por um funcionário autorizado do Estado do porto?

Os n.ºs 6 e 8 da norma A5.2.1 preveem que o «[...] funcionário autorizado deve tomar medidas para assegurar que o navio não sai para o mar [...]» sempre que se verifique que um navio não cumpre as prescrições da presente Convenção e:

- (a) as condições a bordo apresentam um perigo evidente para a segurança, saúde ou proteção dos marítimos; ou
- (b) a não conformidade constitui uma infração grave ou repetida às prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

Esta detenção no porto deve prosseguir enquanto as situações de não conformidade acima referidas tenham sido corrigidas ou até o funcionário autorizado aceitar um plano com vista à sua correção e considerar que o plano será executado rapidamente.

No entanto, no exercício das responsabilidades nos termos da norma A5.2.1, devem ser envidados todos os esforços possíveis para evitar deter ou atrasar indevidamente um navio (ver norma A5.2.1, ponto 8).

C5.3.m. Quais são os procedimentos de tratamento de queixas em terra?

Nos termos da regra 5.2.2 da MLC, 2006 pode ser apresentada uma queixa por um marítimo alegando violação das prescrições da MLC, 2006 (incluindo os direitos dos marítimos) a um funcionário autorizado no porto em que o navio do marítimo tenha escalado, em conformidade com a norma A5.2.2. Devem ser tomadas as medidas adequadas para salvaguardar a confidencialidade destas queixas (n.º 7 da norma A5.2.2) e a receção da queixa deve ser registada pelo funcionário autorizado e, no caso de as questões não serem resolvidas a nível do navio, e não se tratar de uma questão de inspeção mais pormenorizada por parte de um PSCO, a autoridade competente do Estado de bandeira deve ser contactada para efeitos de aconselhamento e um plano de ação corretivo. Nos casos em que o Estado de bandeira não tenha respondido e a questão não esteja resolvida, o Estado do porto deve enviar uma cópia ao diretor-geral da OIT e às organizações de armadores e marítimos competentes do porto.

C5.3.n. Quem tem de desenvolver os procedimentos para o tratamento de queixas em terra?

O n.º 1 da regra 5.2.2 estabelece que qualquer Membro deve assegurar que os marítimos que se encontram a bordo de navios que escalam um porto situado no seu território e que denunciam uma infração às prescrições da Convenção, incluindo os direitos dos marítimos, tenham o direito de apresentar uma queixa para a resolver de forma rápida e concreta. Neste contexto, o Estado-membro seria o Estado do porto.

C5.3.o. Quem pode apresentar uma queixa em terra?

O n.º 1 da norma A5.2.2 permite que seja apresentada uma queixa em terra «[...] por um marítimo que alegue uma infração às prescrições da presente convenção, incluindo os direitos dos marítimos [...]». Presumivelmente, tal queixa poderia ser apresentada pelo marítimo através de um representante.

C5.3.p. Quem é o funcionário autorizado para efeitos de tratamento de queixas em terra?

A MLC, 2006 não aborda essa questão. Pode ser um inspetor de controlo pelo Estado do porto (PSCO) ou outro funcionário autorizado.

C5.3.q. As queixas são confidenciais?

O n.º 7 da norma A5.2.2 exige que sejam tomadas medidas adequadas para salvaguardar a confidencialidade das queixas apresentadas pelos marítimos.

C5.3.r. O facto de um navio que arvora a bandeira de um Estado-membro ter a bordo um certificado de trabalho marítimo caducado, ou um certificado provisório de trabalho marítimo, ou não ter a bordo nem estes documentos nem a declaração de conformidade do trabalho marítimo deve ser registado como um incumprimento no relatório PSC?

De acordo com a MLC, 2006, o facto de um navio de um país que ratificou a Convenção não ter um certificado de trabalho marítimo válido a bordo poderia ser entendido como uma violação da lei do Estado de bandeira que implementa a MLC, 2006. A consequência, no âmbito da MLC, 2006, no contexto do controlo pelo Estado do porto, é que a falta de um certificado válido poderia resultar numa inspeção mais pormenorizada durante o controlo pelo Estado do porto. No entanto, ao abrigo de um Memorando PSC regional, a falta de um certificado válido pode ser considerada uma deficiência.

C5.4. Responsabilidades do fornecedor de mão de obra

C5.4.a. Em que consistem as responsabilidades do fornecedor de mão de obra?

A regra n.º 5.3 estabelece as obrigações que incumbem aos Estados no que se refere à aplicação das «responsabilidades do fornecedor de mão de obra», tal como estabelecido nos títulos 1 a 4 da MLC, 2006. Além disso, a regra aplica os n.ºs 1 e 5 do artigo V. Estas responsabilidades incluem a regulamentação dos serviços de recrutamento e colocação e a proteção social dos marítimos. As disposições da regra 5.3 e do código não especificam a forma de execução legal e, em grande medida, a aplicação efetiva da obrigação prevista nas disposições pertinentes dos títulos 1 a 4 constituiria a aplicação desta obrigação, pelo menos no que se refere à regra 4.5. As principais prescrições são as seguintes:

-
- o país deve adotar um sistema eficaz de inspeção e de vigilância para cumprir as suas responsabilidades enquanto fornecedor de mão de obra nos termos da presente convenção, em especial as relativas ao recrutamento e colocação dos marítimos;
 - o país deve igualmente assumir responsabilidades pela proteção em matéria de segurança social dos marítimos seus nacionais ou residentes ou ainda das pessoas domiciliadas no seu território; e
 - o país deve apresentar um relatório sobre o seu sistema de cumprimento destas obrigações no seu relatório ao abrigo do artigo 22.º da Constituição da OIT [ver [A42.](#)]