

## **O Direito internacional marítimo da OIT**

A especificidade do trabalho prestado no mar foi desde cedo reconhecida pela OIT, que instituiu sessões especiais da Conferência Internacional do Trabalho reservadas ao trabalho marítimo.

Com efeito, o meio em que esse trabalho é prestado e os riscos daí resultantes, vinte e quatro horas por dia no mar alto, num espaço muito limitado, fora da acção regular das autoridades, aportando em diferentes países com legislações também diferentes, congregando frequentemente, as tripulações, elementos de diferentes nacionalidades, a que se junta a dificuldade, na ausência de acordos, em proteger a actividade da marinha de comércio da concorrência internacional, tiveram enormes reflexos no trabalho prestado a bordo, muito contribuindo para essa especificidade que não encontra correspondência no trabalho prestado em terra.

Já na Idade Média este trabalho era regulado por um conjunto de leis comuns baseadas no “costume do mar” que se aplicavam a todos os marítimos e que estabeleciam, além dos deveres, os seus direitos, como são exemplo os Juízos de Oléron para os países da costa poente da Europa e o Consolato del Mare que se tornou numa espécie de código internacional de direito marítimo nos países mediterrânicos e que também exerceu influência mais tarde em Portugal, nomeadamente no Regimento de 1594.

Com a formação dos Estados europeus, o fim da unidade do direito do mar e a necessidade de coordenar as decisões dos tribunais, começaram a surgir diversos códigos marítimos nacionais assegurando, quer aos marítimos quer aos armadores, maiores garantias práticas, nomeadamente no que respeitava a condições de trabalho.

Em Portugal, embora se conheçam alguns diplomas já no Século XIV, nos reinados de D. Afonso IV e de D. Fernando, é no Século XVII que aparece o primeiro trabalho de codificação, com o 3º Regimento da Casa das Índias, que se presume ser de 1630.

Atendendo a esta especificidade, a 2ª sessão da Conferência Internacional do Trabalho, convocada para Génova, em 1920, foi já exclusivamente consagrada ao trabalho marítimo e teve como principal objectivo analisar as condições de aplicação a estes trabalhadores, de algumas das convenções e recomendações que tinham sido adoptadas no ano anterior, em Washington, pela 1ª sessão da Conferência Internacional do Trabalho.

Assim, e exceptuando a convenção tendente a limitar a duração do trabalho a bordo, foram aprovadas convenções sobre a idade mínima de admissão ao trabalho marítimo, sobre a indemnização de desemprego por naufrágio, sobre a colocação dos marítimos e ainda uma recomendação sobre o seguro dos marítimos contra o desemprego.

Para além das questões técnicas que visavam a aprovação de normas, naquela sessão foi ainda analisada a possibilidade de se estabelecer um estatuto internacional para os marítimos que permitisse assegurar alguma uniformidade às condições de trabalho destes trabalhadores, o que deu origem a uma resolução recomendando que a preparação desse estatuto fosse feita, progressivamente, através da adopção de normas sobre as matérias que interessavam em particular à condição de marítimo e cujas disposições os Estados que possuíssem uma marinha deveriam ter em conta nos respectivos estatutos nacionais.

Para levar a cabo a execução dos inquéritos necessários à elaboração desse estatuto, foi criada, em 1920, a Comissão Paritária Marítima, órgão bipartido onde têm assento representantes de armadores e de marítimos, em igual número, e em que os Grupos Empregador e Trabalhador do Conselho de Administração da Organização estão também representados a fim de estabelecer a ligação dos membros da Comissão com o conjunto da Organização; é, além disso, presidida pelo Presidente do Conselho de Administração.

Esta Comissão acabou por ter um papel determinante nas actividades marítimas, na medida em que todas as questões de carácter marítimo a examinar pelas Conferências são previamente submetidas à sua apreciação; foi, além disso, assegurando, nos intervalos por vezes bastante espaçados entre as sessões marítimas da Conferência, a

continuidade do estudo das questões marítimas, o que acabou por lhe conferir um grau de especialização tal, que passou a ser consultada regularmente pelo Conselho de Administração sobre problemas técnicos nesta matéria.

Foi, pois, esta Comissão que determinou as matérias susceptíveis de serem reguladas através da adopção de convenções e recomendações, essenciais a uma regulamentação do trabalho marítimo que, no seu conjunto, viriam a constituir o Estatuto Internacional do Marítimo, e as foi inscrevendo na ordem de trabalhos das conferências especiais.

As sessões marítimas da Conferência viram-se, porém, desde logo confrontadas com a questão da representação dos interesses marítimos.

O facto de, nos primeiros anos, as sessões anual e marítima da Conferência terem lugar consecutivamente, levava a que os países, mesmo os de vocação marítima, enviassem, por motivos de ordem económica, a mesma delegação a ambas as sessões, pondo em causa o grau de especialização necessário para as questões marítimas. A solução deste problema passou pela convocação da sessão anual e da sessão marítima em épocas diferentes, o que permitiu restringir, naturalmente, a participação aos interessados.

Outra questão, mais complexa, teve a ver com a composição das delegações não governamentais às sessões marítimas, designadamente com o procedimento a seguir pelos governos para a nomeação dos representantes dos empregadores e dos trabalhadores com fortes organizações profissionais de armadores e de marítimos, i. e., se deveriam ser contactadas directamente essas organizações ou as organizações centrais, com a indicação de que a sessão teria carácter exclusivamente marítimo.

Como consequência do diferendo entre o Conselho de Administração e as organizações profissionais do sector marítimo quanto à interpretação do parágrafo 5º do artigo 3º da Constituição da OIT<sup>1</sup>, relativo à designação dos representantes não governamentais, as sessões marítimas da Conferência passaram, a partir de 1935, a ser antecedidas por Conferências Técnicas Marítimas Preparatórias, de carácter tripartido, meramente

---

<sup>1</sup> “Os Membros comprometem-se a designar os delegados e os conselheiros técnicos não governamentais de acordo com as organizações profissionais mais representativas quer dos empregadores quer dos trabalhadores do seu país, caso tais organizações existam.”

consultivas, mas que não estando condicionadas às exigências relativas à composição da Conferência Geral, permitem ao Conselho de Administração convocar apenas os países interessados nas questões marítimas que, assim, passam a poder integrar, nas respectivas delegações, representantes directos das organizações profissionais representativas do sector e, a título consultivo, os membros da Comissão Paritária Marítima que não fizerem parte da delegação dos seus países, ficando assim garantida a autoridade necessária ao estudo daquelas questões. Participa ainda uma delegação tripartida do Conselho de Administração a fim de, uma vez mais, estabelecer a ligação entre os interesses marítimos e a Organização.

Além disso, como desde 1926 as normas da OIT são adoptadas através do processo da dupla discussão, i.e., são necessárias duas sessões da CIT para a sua adopção, as Conferências Técnicas Marítimas Preparatórias, vieram também colmatar esse problema, uma vez que procedem à primeira discussão das normas marítimas, antes da discussão e adopção pela sessão marítima da Conferência Geral, que é o único órgão com poder legislativo.

Do total de convenções e recomendações da OIT adoptadas até ao momento, 41 convenções – das quais 33 se encontram ainda em vigor -, 29 recomendações e um Protocolo destinam-se ao trabalho marítimo, versando matérias relativas à formação e acesso ao emprego, às condições gerais de trabalho, segurança, saúde e bem-estar, segurança social, certificados de aptidão e inspecção do trabalho.

Pela sua relevância ou pelo impacto que tiveram na altura, merecem especial destaque as seguintes Convenções:

*Convenção nº 147, relativa às normas mínimas a observar nos navios mercantes, 1976*

Adoptada em 1976 pela 62ª sessão (marítima) da Conferência Internacional do Trabalho foi, juntamente com a Recomendação nº 155, uma referência em matéria de trabalho marítimo e constituiu, na altura, uma resposta às repercussões neste sector, da recessão originada pela crise do petróleo de 1973, que tinha provocado uma diminuição do comércio internacional e, conseqüentemente, uma quebra na procura mundial dos

transportes marítimos o que, juntamente com os progressos tecnológicos entretanto desenvolvidos, conduziram a uma redução geral dos postos de trabalho dos marítimos.

Veio sobretudo dar resposta a um problema que entretanto começara a adquirir proporções alarmantes, que era o da transferência do registo de navios de países tradicionalmente marítimos para pavilhões de países que não tinham sequer ratificado convenções marítimas nem possuíam regimes de contratação colectiva e que, por isso, ofereciam a bordo dos navios registados nos seus territórios, condições de trabalho e de protecção inferiores às normas, o que constituía um retrocesso no nível de garantias conseguidas até então pelos marítimos, pondo também em causa o esforço da OIT em prol da melhoria das condições de trabalho e de vida daqueles trabalhadores.

Além da concorrência desleal, o mau estado de alguns daqueles navios punham ainda em perigo não só a segurança dos marítimos, como a da navegação.

Esta Convenção, ao condensar num único instrumento, as normas mínimas essenciais que os países devem aplicar a bordo dos navios registados nos seus territórios, permite que, com a ratificação de uma única Convenção, os Estados fiquem automaticamente obrigados a elaborar legislação e a exercer o controle eficaz da aplicação dessa legislação ou regulamentação colectiva que, no geral, deve contemplar os objectivos de uma série de outras convenções marítimas adoptadas anteriormente - número que a Recomendação nº 155 alarga -, independentemente da sua ratificação, e que constam do seu anexo, em áreas como a da liberdade sindical e negociação colectiva, higiene, saúde e bem-estar, repatriamento, segurança social e condições de acesso ao emprego.

Outra particularidade desta Convenção é fazer depender a sua ratificação da adesão dos países a instrumentos internacionais da OMI, designadamente a convenções internacionais relativas à salvaguarda da vida humana no mar, às linhas de água e à prevenção das abordagens no mar.

Uma das consequências mais relevantes deste instrumento foi a assinatura em 1982, por um grupo de países europeus a que se veio juntar o Canadá, de um Memorando de entendimento para o controle dos navios pelo Estado do porto, que visa a aplicação das medidas necessárias ao cumprimento do artigo 4º da Convenção nº 147, nomeadamente

a harmonização das medidas de inspecção dos navios mercantes registados no estrangeiro.

A sessão que adoptou este instrumento adoptou também uma Resolução solicitando que a Comissão Paritária Marítima procedesse ao exame periódico da lista das convenções que figuram no anexo da Convenção, com vista a avaliar da necessidade de revisão.

A primeira revisão ocorreu em 1996, na 84<sup>a</sup> sessão (marítima) da Conferência, através de um Protocolo contendo um anexo suplementar da Convenção n.º 147, cuja ratificação implica a aceitação obrigatória, pelos Estados que o ratificarem, de mais duas convenções marítimas enumeradas na Parte A, sendo as convenções indicadas na Parte B, de aceitação facultativa.

#### *Convenção n.º 185, sobre os documentos de identificação dos marítimos, 2003*

A Convenção n.º 185, que revê a Convenção n.º 108, sobre os documentos de identificação dos marítimos, de 1958, vem estabelecer, na sequência dos atentados de 11 de Setembro de 2001 e da possibilidade de os meios de navegação e portos poderem ser utilizados para actos terroristas, um sistema de identificação mais rigoroso do que o previsto na anterior Convenção.

O carácter de urgência em reforçar a segurança marítima a nível mundial determinou que esta matéria acabasse por ser inscrita como questão complementar prioritária na ordem de trabalhos de uma sessão normal da Conferência Internacional do Trabalho, em 2003.

Com efeito, na sequência daqueles atentados e da adopção, nesse mesmo ano, da Resolução de A.924(22) da OMI sobre as medidas de segurança a tomar como prevenção, realizou-se em 2002 a Conferência Diplomática sobre Segurança Marítima, com o objectivo de avaliar as normas de outras organizações internacionais competentes em matéria de segurança dos transportes terrestres, aéreos e marítimos, tendo desde logo ficado cometido à OIT um dos aspectos essenciais do reforço da segurança dos navios e dos portos, nomeadamente o da adopção de medidas urgentes no plano internacional,

relativamente aos documentos de identificação dos marítimos, no quadro da Convenção nº 108.

A nova Convenção, ao estabelecer, através da utilização de técnicas biométricas, um sistema de identificação positiva e fiável uniforme a nível mundial, que protege os trabalhadores marítimos contra actos terroristas, veio assegurar àqueles trabalhadores a liberdade de movimentos necessária ao seu bem-estar e às suas actividades profissionais e facilitar o comércio internacional.

### *Convenção do Trabalho Marítimo (CTM), 2006*

A Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, foi adoptada pela Conferência Internacional do Trabalho, na sua 94ª. Sessão, realizada em 23 de Fevereiro de 2006<sup>2</sup>.

Trata-se de um instrumento internacional de grande importância para o sector marítimo, que reviu e consolidou a quase totalidade dos instrumentos em vigor - convenções e recomendações -, relativas ao trabalho marítimo, adoptadas pela OIT desde 1920<sup>3</sup>.

Definindo de forma global e integrada os direitos dos trabalhadores marítimos, a CTM 2006 visa garantir condições de trabalho dignas no sector marítimo e simultaneamente favorecer a criação de condições de concorrência leais entre armadores, contribuindo para estabilizar o sector dos transportes marítimos, confrontado com a concorrência mundial.

Fixa um conjunto de regras mínimas relativas a praticamente todos os aspectos das condições de trabalho dos marítimos, cobrindo essencialmente as mesmas questões que os instrumentos por ela revistos, com as actualizações necessárias, e abordando ainda aspectos novos, nomeadamente em matéria de segurança e saúde.

---

<sup>2</sup> Foi adoptada por 314 votos a favor, nenhum voto contra e 4 abstenções.

<sup>3</sup> Não reviu as convenções nºs. 108 e 185, relativas aos documentos de identificação dos marítimos, que foram revistas recentemente; nem as convenções nºs. 15 e 71, respectivamente sobre a idade mínima dos ajudantes dos fogueiros e dos fogueiros, e sobre as pensões dos marítimos, que se encontram desactualizadas.

A Convenção estrutura-se de uma forma inteiramente nova em relação às demais convenções da OIT: compreende disposições fundamentais – os Artigos e as Regras – e um Código, constituído por duas partes – A e B. Os Artigos definem os grandes princípios e obrigações, as Regras e a Parte A do Código integram disposições de carácter vinculativo e a Parte B do Código contém princípios directores, ou seja, recomendações, de carácter não vinculativo.

As Regras e o Código estão organizados em cinco títulos:

Título I - Condições mínimas exigidas para o trabalho dos marítimos a bordo – idade mínima, certificado médico, formação e qualificações e recrutamento e colocação

Título II - Condições de trabalho – contrato de trabalho marítimo, salários, duração do trabalho ou do descanso, férias, repatriamento, indemnização em caso de perda do navio ou naufrágio, lotações e carreiras

Título III - Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa

Título IV - Protecção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e protecção em matéria de segurança social

Título V – Cumprimento e aplicação das disposições

O âmbito de aplicação da Convenção estende-se não só aos marítimos, qualquer que seja a sua nacionalidade, que trabalhem em navios que arvoram a bandeira dos Estados que a ratificarem, como também aos marítimos que trabalhem em navios registados em países que não a tenham ratificado, quando sujeitos à inspecção por qualquer Estado do porto que a tenha ratificado. Isto em virtude, por um lado, do mecanismo do controlo pelo Estado do porto<sup>4</sup> e, por outro lado, do princípio do tratamento não mais favorável<sup>5</sup>. Acresce que da noção de “marítimo” utilizada pela Convenção, decorre que ela não se aplica apenas aos membros da tripulação do navio, mas a todos os que nele trabalhem, seja a que título for.

---

<sup>4</sup> “Todo o navio estrangeiro que faça escala, no curso normal da sua actividade ou por motivos inerentes à sua operação, no porto de um Membro pode ser sujeito a inspecção (...) para verificar a conformidade com as prescrições da presente Convenção relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo, incluindo os direitos dos marítimos” (Regra 5.2.1 da Convenção).

<sup>5</sup> “Todos os Membros devem cumprir as responsabilidades assumidas por força da presente Convenção, agindo de forma a que os navios que arvoram a bandeira de um Estado que a não tenha ratificado não beneficiem de um tratamento mais favorável do que os navios que arvoram a bandeira de Estados que a tenham ratificado.” (§7 do Art.V da Convenção).



A Convenção entrará em vigor doze meses após ter sido registada por, pelo menos, 30 Estados membros da OIT, representando, no conjunto, 33 por cento da tonelagem bruta da frota mercante mundial, o que acontecerá no dia 20 de Agosto do próximo ano.

Uma vez entrada em vigor, todas convenções por ela revistas ficarão fechadas à ratificação, mantendo-se em vigor apenas nos Estados membros que as tenham ratificado antes da entrada em vigor da Convenção do Trabalho Marítimo, e que não tenham ratificado esta Convenção.

Assim, os navios dos países que tenham ratificado a Convenção e que garantam condições de trabalho e condições sociais dignas aos marítimos terão como contrapartida uma protecção contra a concorrência desleal por parte dos navios que não respeitam as normas.

Os navios dos países que ratificarem a Convenção irão também beneficiar de um sistema de certificação que os dispensará de inspecção pelo Estado do porto, evitando períodos de espera muitas vezes longos nos portos estrangeiros. Isto porque a Convenção obriga os Estados que a ratificarem a exigir que os navios da sua bandeira possuam um certificado do trabalho marítimo, completado por uma declaração de conformidade do trabalho marítimo que atestem que o navio foi devidamente inspeccionado e que as disposições da Convenção relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos foram cumpridas da forma certificada.

A fim de poder ser ratificada e aplicada por um grande número de Estados membros, a Convenção procurou aliar a firmeza dos seus princípios relativos aos direitos dos trabalhadores marítimos, à flexibilidade da aplicação das suas normas mais técnicas, deixando aos Estados que a ratifiquem uma grande latitude no que respeita às modalidades de transposição para as legislações nacionais. Essa flexibilidade decorre de diversos aspectos, entre os quais se destaca, a título de exemplo, o princípio da equivalência de conjunto, existente em outras convenções da OIT e também adoptado por esta Convenção, que permite que cada Estado membro se comprometa a ter em conta o objectivo geral do instrumento, não se exigindo a conformidade absoluta entre os princípios convencionais e as normas nacionais.

Entre as várias inovações introduzidas pela CTM, em relação aos anteriores instrumentos da OIT, destaca-se ainda a que respeita ao processo de actualização da Convenção: para além do processo de revisão da Convenção, no seu conjunto, referido no seu artigo XIV, processo que se aproxima do previsto no artigo 19º. da Constituição da OIT para a generalidade das convenções, as Partes A e B do Código podem ser alteradas, salvo disposição em contrário da própria Convenção, através de um processo acelerado, de emenda simplificada e aceitação tácita, descrito no seu artigo XV.

A CTM pretende assim ser um instrumento universalmente aplicável, que deverá vir a constituir, uma vez entrado em vigor, o quarto pilar da regulamentação internacional do sector marítimo, complementando convenções fundamentais da Organização Marítima Internacional – a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), a Convenção sobre as Normas de Formação, Certificação e de Serviços de Quartos para os Marítimos (STCW) e a Convenção para a Prevenção da Poluição (MARPOL).

Como acontece com a CTM, uma parte significativa das convenções marítimas condiciona a sua entrada em vigor, não ao número de ratificações indiscriminadas, como acontece com as demais convenções, mas ao número de ratificações dos países mais importantes do ponto de vista marítimo. Durante anos o nosso país fez parte dessa lista de países, tendo, por sua vez, ratificado 15 dessas convenções, 12 das quais se encontram ainda em vigor. Porém, e à medida que o peso do nosso sector marítimo se foi esbatendo, o ritmo de ratificações abrandou; desde a ratificação da Convenção nº 147, em 1983, Portugal não voltou a ratificar qualquer convenção marítima.

Entretanto, com a adopção da CTM e com vista à sua ratificação, foi constituído, dada a diversidade e complexidade das matérias, um Grupo de Trabalho interministerial para proceder às necessárias alterações legislativas a fim de acolher a nível interno as suas disposições. Com efeito, como já se referiu, uma vez entrada em vigor, os navios dos Estados que a não ratificarem ficam também sujeitos à inspecção de qualquer Estado do porto que a tenha ratificado, o que implica que, mesmo não a ratificando, terão que aplicar as prescrições da Convenção.

Acresce que, a nível da União Europeia, o Conselho não só autorizou a ratificação da CTM no que se refere às disposições da Convenção que tratam matérias da sua competência exclusiva – as que respeitam à coordenação dos regimes de segurança social –, como também, atendendo à importância do contributo da Convenção para o sector marítimo a nível internacional, decidiu aconselhar os seus Membros a tomar as medidas necessárias para a ratificar o mais rapidamente possível<sup>6</sup>.

Bibliografia:

BIT: *Dix ans d'Organisation Internationale du Travail* (Genève, 1931)

N. Valticos: *Droit international du travail*, Traité de droit du travail, Tome VIII, Paris 1970

M.M. Marques Santos: *Júpiter, marujos e pimentas - o direito a bordo das naus e caravelas portuguesas nos séculos XV e XVI*,

Tese de mestrado, Faculdade de Direito, Universidade de Lisboa, Junho 1996

*Constitution de l'OIT*, BIT, Genève 2004

BIT: *Normes du travail dans les navires marchands*, Étude d'ensemble des rapports concernant la convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima) et la recommandation (n° 155) sur la marine marchande (amélioration des normes), 1976, rapport de la commission d'experts pour l'application des conventions et recommandations, rapport III (Partie 4B), CIT, 77 session, Genève 1990

BIT: *Mise au point d'un système plus sûr d'identification des gens de mer*, rapport VII (1), CIT, 91 session, Genève 2003

BIT: *Rapport de la 29 session de la commission paritaire maritime (Genève, 22-26 janvier 2001)*, GB.280/5, Genève, mars 2001

Maria Teresa Paccetti

Maria Liseta Caetano

---

<sup>6</sup> Decisão do Conselho 2007/431, de 7 de Junho