

O DIREITO MARÍTIMO DA OIT E A SUA INFLUÊNCIA NA ORDEM JURÍDICA PORTUGUESA

M^a. Teresa Pacetti
M^a. Liseta Caetano

Direcção-Geral das Condições de Trabalho



45305

Ministério do Trabalho e da Solidariedade

PACETTI, Teresa

O direito marítimo da OIT e a sua influência na ordem jurídica portuguesa / Teresa Pacetti, Liseta Caetano. - Lisboa : MTS.CICT, 1998. - 154 p. ; 24 cm. - (OIT Estudos. B - Trabalho ; 5)

ISBN: 972-704-166-3

Este Estudo pretende dar uma perspectiva sobre a actividade normativa da OIT na área do trabalho marítimo e sua influência no direito português nesse mesmo domínio.

Estudo / Direito Marítimo / Convenções da OIT / Portugal

MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE - MTS


Autoras:

M^a Liseta Caetano

M^a Teresa Pacetti

Direcção - Geral das Condições de Trabalho (DGCT)


Edição, Composição e Impressão:

 - Centro de Informação Científica e Técnica

Capa: Fernando Guerreiro

Impressão da capa: Sericrom

Distribuição:

 - Centro de Informação Científica e Técnica

Pr. de Londres, 2-s/1 - 1091 Lisboa Codex

Tel. 844 1119/30 - Ext 2119/2121

Fax: 840 61 71

E-mail:cict@mail.telepac.pt

Depósito Legal: 123 868/98

ISBN: 972-704-166-3

Tiragem: 1000 ex.

Preço: 1 250\$00

Lisboa, Junho / 98

As opiniões expressas pelos autores dos estudos não reflectem necessariamente o ponto de vista do Ministério do Trabalho e da Solidariedade

NOTA PRÉVIA

Em 1994, comemorou-se o 75.º aniversário da Organização Internacional do Trabalho e o 40.º aniversário da Declaração de Filadélfia.

Por todo o mundo, os Estados-Membros assinalaram esses eventos e Portugal, que pertence ao grupo dos membros fundadores da Organização, promoveu igualmente diversas acções comemorativas, entre as quais exposições, seminários e publicações de trabalhos relacionados com a Organização.

Na sequência dessas comemorações, surgiu o projecto de elaborar um estudo sobre a vasta actividade normativa da OIT dedicada ao trabalho marítimo e a sua influência no direito português, que contemplasse já a sessão marítima da Conferência Internacional do Trabalho a qual iria, entretanto, ter lugar em finais de 1996.

O presente estudo dá, pois, a conhecer um aspecto importante e menos divulgado da actividade normativa da OIT, prestando com isso tributo a esta Organização e à sua obra, cuja influência tem sido determinante no desenvolvimento da legislação do trabalho portuguesa.

Este trabalho, subordinado ao tema *O direito marítimo da Organização Internacional do Trabalho e a sua influência na ordem jurídica portuguesa*, é composto por duas partes distintas, mas que se complementam:

A primeira parte, intitulada *A OIT e o trabalho marítimo - uma breve perspectiva*, pretende dar uma breve perspectiva da OIT, das origens do direito marítimo e dos motivos que justificaram um procedimento tão particular por parte daquela Organização no estudo da actividade marítima. Pretende ainda apresentar uma visão da forma como a OIT está reforçando os seus meios de acção para continuar a prossecução dos seus fins e objectivos face ao contexto mundial, e também do modo como se processa o relacionamento de Portugal com aquela Organização, na qualidade de seu Estado Membro.

Para a sua elaboração recorreu-se a informação contida exclusivamente em publicações e demais documentação daquela Organização existentes no Núcleo OIT da Direcção-Geral das Condições de Trabalho, enriquecida com a consulta da Tese de mestrado da Dr^a. Maria Madalena Marques dos Santos, referida no trabalho, e que só foi possível por especial amabilidade da biblioteca da Faculdade de Direito de Lisboa e da própria autora, a quem manifestamos o nosso reconhecimento.

A segunda parte, intitulada *As convenções da OIT sobre trabalho marítimo em vigor em Portugal e a sua influência na legislação nacional*, apresenta de forma sucinta e seguindo a classificação por assuntos do BIT, as convenções da Organização Internacional do Trabalho sobre trabalho marítimo ratificadas por Portugal e que se encontram actualmente em vigor na nossa ordem jurídica interna. Analisa ainda a evolução da legislação portuguesa sobre as matérias a que cada uma daquelas convenções se reporta, a partir e na sequência das respectivas ratificações. Neste capítulo, agradecemos ao Dr. Eusébio Filipe a sua prestimosa colaboração.

Fevereiro de 1998

M^a. Liseta Caetano

M^a. Teresa Pacetti

INDICE

PARTE I

A OIT e o trabalho marítimo - *uma breve perspectiva*

A Organização Internacional do Trabalho	9
A acção normativa da OIT	10
A assistência técnica.....	17
A OIT e o trabalho marítimo.....	18
As Conferências marítimas.....	21
O estatuto internacional dos marítimos	22
A representação dos interesses marítimos	24
Alguns acontecimentos relevantes.....	27
Outras Convenções que se aplicam igualmente aos marítimos.....	35
A colaboração internacional.....	36
A OIT e os novos desafios	36
O reforço dos meios de acção	39
A reafirmação internacional	44
Portugal e a Organização Internacional do Trabalho	44
BIBLIOGRAFIA	49

PARTE II

As Convenções da OIT sobre trabalho marítimo em vigor em Portugal e a sua influência na legislação nacional

Disposições gerais

Convenção n.º 145, sobre a continuidade do emprego dos marítimos, 1976	55
Convenção n.º 147, sobre as normas mínimas a observar nos navios mercantes, 1976	59

Formação e acesso ao emprego	
Convenção n.º 22, sobre o contrato de trabalho dos marítimos, 1926.....	73
Convenção n.º 108, sobre os documentos de identificação dos trabalhadores marítimos, 1958	77
Condições de admissão ao emprego	
Convenção n.º 7, sobre a idade mínima de admissão (trabalho marítimo), 1920	81
Convenção n.º 73, sobre o exame médico dos trabalhadores marítimos, 1946	83
Certificados de capacidade	
Convenção n.º 69, sobre o diploma de capacidade profissional dos cozinheiros de bordo, 1946	89
Convenção n.º 74, sobre os diplomas de aptidão de marinheiro qualificado, 1946.....	93
Condições gerais de emprego	
Convenção n.º 23, sobre o repatriamento dos marítimos, 1926	99
Convenção n.º 146, sobre as férias anuais pagas dos marítimos, 1976	103
Segurança, saúde e bem estar	
Convenção n.º 68, sobre a alimentação e o serviço de mesa a bordo (tripulação dos nacios), 1946	111
Convenção n.º 92, sobre o alojamento da tripulação a bordo, 1949.....	115
Segurança Social	
Convenção n.º 8, sobre a indemnização por desemprego em caso de perda por naufrágio, 1920	121

ANEXOS

Anexo I - Estados Membros da OIT	125
Anexo II - Actual composição da Comissão Paritária Marítima	127
Anexo III - Convenções e Recomendações sobre trabalho marítimo	129
Anexo IV - Convenções marítimas em situação de “adormecidas” ou postas de parte	137
Anexo V - Convenções da OIT ratificadas por Portugal	139
Anexo VI - Convenções marítimas em vigor em Portugal.....	149

RÉSUMÉ	151
ABSTRACT	152
RESUMO	153

A Organização Internacional do Trabalho

A Organização Internacional Trabalho (OIT) foi fundada em 1919, em simultâneo com a Sociedade das Nações, pelo Tratado de Paz, assinado em Versalhes, que veio pôr fim à 1ª. Grande Guerra, tendo como objectivo principal a melhoria das condições de trabalho, com base no princípio, inscrito aliás na sua Constituição, de que «a paz só é universal e duradoura se assentar na justiça social».

A Declaração de 1944, adoptada em Filadélfia, pela 26ª. sessão da Conferência Internacional do Trabalho, que redefiniu os fins e objectivos da Organização, veio não só reafirmar este ideal de justiça social, como lhe associou a noção do primado dos objectivos sociais na política internacional, alargando assim o seu mandato e a sua competência, que deixaram de estar confinados apenas ao campo das condições de trabalho.

Assenta em dois princípios fundamentais: o da universalidade e o do tripartismo, constituindo este último a característica que mais a distingue de outras instâncias internacionais e que a tornou pioneira, durante longos anos, na história das relações internacionais.

Com efeito, o facto de representantes dos empregadores e dos trabalhadores poderem participar, em completa autonomia e pé de igualdade com os representantes dos governos, nas diversas actividades e tomadas de decisão, proporciona à Organização o contacto permanente com as realidades do meio laboral e com os principais problemas socio-económicos dos vários países, o que lhe tem permitido um processo constante de adaptação da sua acção a novas realidades e a actualidade e eficácia necessárias face a cada momento.

A própria estrutura da Organização é tripartida. De facto, e exceptuando o seu secretariado permanente - órgão administrativo e centro de pesquisa, que tem também funções na área da edição e é dirigido por um Director-Geral -, vulgarmente designado por BIT (siglas do francês *Bureau international du travail*), são de composição tripartida os seus dois órgãos fundamentais:

- a Conferência Geral anual, conhecida por *Conferência Internacional do Trabalho*, que é a assembleia dos Estados-Membros, na qual se

fazem representar por delegações nacionais tripartidas. Órgão legislativo por excelência, aprova, além disso, o orçamento da Organização, que é financiado pelos países membros, adota emendas à Constituição e elege, de três em três anos, o Conselho de Administração;

- o Conselho de Administração, órgão com largo poder executivo, que reúne três vezes por ano e cujos 56 membros participam, não a título individual, mas em representação: metade é constituída por representantes dos Governos, nomeados pelos governos respectivos, e a outra metade por representantes dos empregadores e dos trabalhadores, eleitos, respectivamente, pelo Grupo dos Empregadores e pelo Grupo dos Trabalhadores presentes na Conferência Internacional do Trabalho. Tem como funções dar execução às decisões da Conferência e coordenar as actividades do BIT. Designa, além disso, o Director-Geral do BIT.

O reconhecimento internacional do importante papel desta Organização em prol do progresso social valeu-lhe a atribuição, em 1969, ano da comemoração do seu 50º. aniversário, do Prémio Nobel da Paz.

É, desde 1946, uma das instituições especializadas das Nações Unidas, com a qual colabora activamente e a quem faz regularmente relatório sobre as suas actividades, conforme estabelecido em acordo firmado entre ambas. Conta, actualmente, com 174 Estados Membros (**Anexo I**).

A acção normativa da OIT

Na prossecução dos seus objectivos, a OIT desdobra a sua acção em quatro vertentes essenciais⁽¹⁾, complementares entre si:

- a elaboração de políticas e de programas internacionais que visam promover os Direitos Fundamentais do Homem, a melhoria das condições de vida e de trabalho e o desenvolvimento das possibilidades de emprego;

⁽¹⁾ retirado de folheto informativo sobre a OIT, 1994

- a elaboração de normas internacionais do trabalho que se destinam a orientar a acção nacional na aplicação desses princípios;
- a organização, no âmbito de uma política de parceria, de um vasto programa de cooperação técnica internacional, definido e levado a cabo conjuntamente com os Estados Membros e que se destina a ajudar os países a pôr em prática essas políticas;
- a execução de programas de formação, de ensino, de pesquisa e de publicações que servem de apoio às outras formas de acção.

De todos estes meios tem sido, no entanto, a actividade normativa - fortificada por um sistema de controle da aplicação das normas - que mais tem influenciado a acção internacional nos domínios dos direitos fundamentais, da política social e do desenvolvimento.

As normas da OIT, cujo conjunto constitui aquilo que vulgarmente se designa por *Código Internacional do Trabalho*, podem revestir a forma de Convenções ou de Recomendações, com valores jurídicos diferentes.

As *Convenções* são tratados internacionais com carácter vinculativo a partir do momento em que os Estados as ratificam.

As *Recomendações* não estão abertas à ratificação e constituem princípios directores não obrigatórios, que visam orientar a acção no plano interno, completando ou esclarecendo disposições de convenções ou podem ainda tratar, elas próprias, de determinado tema.

Estes instrumentos jurídicos fixam normas mínimas nos diferentes domínios da competência da OIT, que em nenhum caso se poderão sobrepôr a disposições mais favoráveis eventualmente existentes nos Estados que as ratificarem, e são de vocação universal, i.e., destinam-se a ser aplicadas a países com diferentes níveis de desenvolvimento e particularidades diversas.

Por este motivo, e salvo raras excepções que dizem sobretudo respeito às normas sobre direitos fundamentais, houve a preocupação em dotá-las de cláusulas de maleabilidade que permitem, por exemplo, aceitação ou exclusões de determinadas partes ou disposições das convenções, ou ainda, a sua aplicação gradual, escalonada no tempo.

Foram, além disso, dotadas de um princípio de exame periódico que garante a sua revisão, sempre que for considerada oportuna, e oferecem ainda a

possibilidade de, depois de ratificadas, poder ser denunciadas pelos governos, que assim se desvinculam das obrigações assumidas com a ratificação, desde que essa decisão seja, segundo um princípio geral adoptado em 1971 pelo Conselho de Administração, fundamentada e tenham sido previamente ouvidas as organizações profissionais representativas; a denúncia pode também ser automática, como consequência da ratificação de uma convenção que reveja a denunciada.

Quer as convenções, quer as recomendações, são adoptadas por dois terços dos delegados presentes na sessão plenária da Conferência Geral anual, na qual os Estados-Membros se fazem representar por dois delegados do governo, um delegado dos empregadores e outro dos trabalhadores, que podem fazer-se acompanhar dos conselheiros técnicos considerados necessários.

Este princípio do tripartismo, inerente como já se disse, ao mandato e funcionamento da própria Organização, preside também a todas as fases do processo de elaboração das normas, que vão desde a decisão quanto ao tema a debater na Conferência, às consultas com vista à preparação do projecto da norma, até à discussão e, finalmente, à adopção do instrumento normativo no decorrer da Conferência, o que confere às normas uma consensualidade e solidez que lhes permite, de um modo geral, um maior ajustamento à realidade e, por outro lado, maior facilidade na sua aplicação por todas as partes.

Preside ainda às restantes etapas daquilo que constitui o sistema normativo da Organização Internacional do Trabalho e que inclui, além da elaboração e adopção das normas, o controle da sua aplicação.

As normas da OIT têm exercido uma influência enorme a nível, inclusivamente, de outras instâncias internacionais, cujos Tratados reproduzem frequentemente disposições fundamentais das convenções e das recomendações mais importantes em vigor na altura, como são exemplo a Carta Social Europeia e o Código Europeu da Segurança Social, ambos do Conselho da Europa, a Carta Comunitária dos Direitos Sociais Fundamentais dos Trabalhadores da então Comunidade Europeia, a Convenção Internacional sobre os Trabalhadores Migrantes e suas Famílias, das Nações Unidas, assim como nos Pactos Internacionais, também das

Nações Unidas, relativos aos Direitos Económicos, Sociais e Culturais e aos Direitos Civis e Políticos, só para citar alguns.

Mas é sobretudo na legislação e prática nacionais que essa influência mais se tem feito sentir, quer como fonte de inspiração, quer como referência, na formulação de políticas e outras medidas de política social.

A nível nacional, esta influência exerce-se essencialmente através de três obrigações constitucionais que os Estados aceitam quando se tornam membros da OIT:

- a de *submeter as normas às autoridades nacionais competentes*, logo após a sua adopção pela Conferência.

Esta obrigação - por força do artº.19º da Constituição - destina-se a levar ao conhecimento dos responsáveis pela tomada de decisão, as novas normas e, ao mesmo tempo, promover a respectiva ratificação.

Embora a *ratificação* de convenções não seja em si obrigatória, ela deverá ser, no entanto, um objectivo dos Estados-Membros, sem o qual a função normativa da OIT não faria qualquer sentido.

Quando um país membro decide ratificar uma convenção, está a comprometer-se a dar formalmente execução às disposições dessa convenção através do seu direito interno.

Porém, para que este acto seja acompanhado pela aplicação efectiva dos princípios da convenção, o país fica ainda automaticamente sujeito ao controle dessa aplicação por parte dos órgãos e de outros procedimentos especiais que a OIT previu para o efeito, e que constituem o seu *sistema de controle*:

- a de fazer anualmente *relatórios sobre a conformidade entre a legislação e a prática nacionais e as disposições das convenções ratificadas*

Estes relatórios, elaborados - por força do artº.22º. da Constituição - pelos Governos que, por sua vez, os transmitem às organizações de empregadores e de trabalhadores mais representativas (artº.23º. da Constituição), são examinados pelos órgãos que fazem o *controle regular permanente*, com vista a garantir que as obrigações livremente escolhidas no acto de ratificação, sejam cumpridas.

Esses órgãos são a Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações, órgão permanente, composto por juristas independentes de reconhecida competência, nomeados pelo Conselho de Administração, e uma comissão tripartida que funciona a um nível mais geral, no âmbito da Conferência Internacional do Trabalho - a Comissão da Aplicação das Convenções e Recomendações, geralmente conhecida por Comissão da Aplicação das Normas -, composta por representantes dos governos, dos empregadores e dos trabalhadores e cujos trabalhos se baseiam no relatório elaborado pela Comissão de Peritos sobre os casos mais importantes de incumprimento.

A *Comissão de Peritos* procede à análise técnica dos relatórios e dirige aos governos pedidos de esclarecimento ou comentários sobre aspectos que considerem não estar devidamente acautelados na legislação nacional, sendo os mais graves publicados no relatório anual que apresenta à Conferência Geral.

A apreciação tripartida é levada a cabo na Conferência pela *Comissão da Aplicação das Normas* que selecciona os casos particularmente sérios referidos no relatório da Comissão de Peritos e interpela directamente os representantes dos governos em questão, presentes na sessão, que, oralmente ou por escrito, se têm que pronunciar sobre as razões e as medidas que os respectivos governos se propõem tomar para ultrapassar os problemas. Os resultados destes debates constam de um relatório que esta comissão apresenta no final à Conferência.

No quadro deste controlo, os comentários produzidos por estes órgãos acabam por servir de orientação aos governos relativamente às medidas adequadas a tomar para dar cumprimento aos instrumentos ratificados.

- a de fazer periodicamente *relatórios sobre a legislação e prática nacionais face às convenções não ratificadas e às recomendações*

Através desta exigência - por força do já citado artº19º. da Constituição - pretende-se não só evitar que as normas não ratificadas caiam no esquecimento, mas também estimular a sua ratificação ou, no caso das recomendações, a sua aplicação.

Com efeito, o reexame periódico, pelos governos, dos motivos que impediram a aplicação de determinada norma, pode conduzir à sua ratificação por se verificar terem sido entretanto ultrapassadas as dificuldades que obstavam a essa ratificação, ou por terem sido entretanto criadas as condições que o possibilitam.

O resultado da avaliação destes relatórios pelos órgãos de controle tem também, por outro lado, uma função de avaliação da actividade normativa em si, por parte da Organização, já que os governos, ao indicarem as dificuldades impeditivas da ratificação, permitem à OIT fazer o balanço da actualidade das normas, das lacunas, da eventual necessidade de revisão ou adopção de novos instrumentos mais ajustados à constante evolução do mundo do trabalho.

Outros mecanismos de controle

Para além do controlo regular permanente, a Constituição prevê outros procedimentos de controle para processos, a que poderemos chamar contenciosos, que são os das *reclamações* e os das *queixas*.

O primeiro procedimento permite às organizações profissionais controlar a acção dos governos, na medida em que possibilita às organizações, quer de empregadores quer de trabalhadores, apresentar ao BIT uma reclamação contra um Estado Membro que não esteja a aplicar uma convenção que ratificou. Caso se confirmem as alegações, o Conselho de Administração solicita de seguida explicações ao Governo em causa.

O segundo procedimento permite a um Membro apresentar queixa contra outro Membro⁽²⁾ com o mesmo fundamento, desde que se trate de uma convenção ratificada por ambos, e pode conduzir, em situações contenciosas mais graves, a que o Conselho de Administração crie uma Comissão de Inquérito para acompanhar o diferendo e formular recomendações⁽³⁾. Se os governos envolvidos não as acatarem, o assunto pode, em última instância, ser levado até ao Tribunal Internacional de Justiça, cuja decisão é definitiva.

Existe ainda um *mecanismo especial*, criado em 1950, para a protecção dos princípios e garantias da liberdade sindical considerados fundamentais pela OIT, que muito embora não tenha a ver com obrigações jurídicas propriamente ditas, dado não estar obrigatoriamente associado à aplicação de convenções que tenham sido ratificadas, assenta no entanto nos mesmos procedimentos das reclamações e das queixas.

Esse mecanismo comporta dois órgãos distintos: o Comité da Liberdade Sindical, órgão permanente, de composição tripartida e que funciona no seio do Conselho de Administração do BIT, e a Comissão de Investigação e de Conciliação em matéria de liberdade sindical, formada por personalidades independentes nomeadas pelo Conselho de Administração que, para além do papel de investigação pode, por meio de acordo, examinar e tentar resolver os problemas em conjunto com o governo visado.

Até ao momento, a OIT adoptou 181 convenções e 188 recomendações, em áreas como as da protecção dos direitos fundamentais do trabalhador, das relações profissionais, das condições de trabalho, da segurança social, da administração do trabalho, da política de emprego, do trabalho de mulheres e de crianças e adolescentes e ainda de certas categorias de trabalhadores como, por exemplo, os trabalhadores marítimos.

(2) Este processo pode também ser iniciado pelo próprio Conselho de Administração ou por um delegado à Conferência

(3) Este procedimento foi accionado pela primeira vez, em 1961, pelo governo do Gana que apresentou uma queixa contra o Estado português alegando que não estava a cumprir a Convenção (n.º 105), sobre a abolição do trabalho forçado, nos Territórios africanos, e deu origem a que uma Comissão de Inquérito se deslocasse a Angola e a Moçambique para uma averiguação directa da situação

A assistência técnica

Para além do diálogo que se estabelece com os órgãos de controle através dos comentários produzidos no âmbito da aplicação das normas, os Estados Membros podem ainda recorrer, em caso de dificuldade, ao auxílio directo da OIT que, ciente da vantagem em complementar a acção normativa com uma acção prática, não só instituiu o procedimento dos contactos directos entre governos e representantes do Director-Geral do BIT para ultrapassar dificuldades pontuais no que respeita às normas, como lançou, em colaboração com o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), um vasto programa de cooperação técnica consagrado, prioritariamente, às actividades que visem reforçar uma melhor aplicação das normas e que agora se processa também em conjunto com outras organizações internacionais, como a União Europeia.

A definição desses programas é, hoje em dia, feita em concertação com os governos e as organizações profissionais, no âmbito de uma política de parceria activo, lançada recentemente pela OIT, que é levada a cabo em articulação com equipas multidisciplinares, distribuídas pelas diversas regiões do globo.

Os projectos de cooperação técnica são empreendidos quer a pedido dos governos, quer das organizações de empregadores ou de trabalhadores dos países membros, desde que se enquadrem nas prioridades estabelecidas pelos planos nacionais de desenvolvimento social e económico.

A assistência técnica pode também revestir outras formas, visto os seus membros poderem ainda contar com um manancial enorme de publicações que a Organização faz sair nas várias línguas de trabalho, no âmbito do apoio às suas diversas actividades, e que constituem um importante meio não só de difusão de informação - actualmente também disponível na Internet - como de promoção daquelas actividades.

No campo da investigação e da formação, a OIT conta ainda com duas importantes instituições de formação superior, que são o Instituto Internacional de Estudos Sociais e o Centro Internacional de Formação, em Turim.

O IIES, criado em 1960, está vocacionado para a reflexão e investigação no domínio das questões que se reportam directamente ao mandato da OIT e acolhe, para além de representantes dos meios governamentais, sindicais e patronais, elementos das Universidades e investigadores naquelas áreas.

O Centro de Turim, criado em 1965, aposta no desenvolvimento dos recursos humanos através do aperfeiçoamento e reciclagem de quadros superiores em geral, de responsáveis pela formação e pela gestão nos sectores público e privado, bem como de responsáveis sindicais e patronais, nos domínios da competência da OIT alargada, desde 1994, à de todo o sistema das Nações Unidas.

A OIT e o trabalho marítimo

Muito embora a OIT tenha defendido a ideia de que os problemas que se levantam no mundo do trabalho são comuns a todos os trabalhadores e por isso as normas deveriam poder aplicar-se a todos eles, existem determinadas categorias de trabalhadores que, pelas condições particulares em que o seu trabalho se desenvolve, necessitam, além de uma regulamentação geral, de uma regulamentação específica.⁽⁴⁾

Pertencem a este grupo os trabalhadores marítimos, aos quais a OIT procurou dar, desde as suas origens, um tratamento e uma protecção muito especiais.

Para se compreender os motivos de tal especificidade, convém ter presente que o transporte por mar foi, durante séculos, o único capaz de assegurar, de forma mais rápida e eficaz, a ligação entre diferentes latitudes, o único mesmo a poder fazê-lo entre diferentes continentes, tendo-se, por tal facto, revestido sempre de uma grande importância, nomeadamente em termos económicos.

Por outro lado, o carácter internacional da marinha de comércio, o meio em que ela se exerce e os riscos profissionais daí resultantes, bem como a dificuldade, na ausência de acordos, em protegê-la da concorrência internacional, tiveram enormes reflexos no trabalho prestado a bordo,

⁽⁴⁾ *Dix ans d'Organisation internationale du travail*, BIT, Genève, 1931, pp. 240 e 241

contribuindo para essa especificidade que ainda hoje continua a não encontrar correspondência no trabalho prestado em terra.

Essa particularidade advém-lhe ainda de factores como o de as tripulações congregarem, com frequência, elementos de diferentes nacionalidades, de passarem grande parte da sua existência no mar alto, longe das famílias, fora da acção regular das autoridades, vinte e quatro horas por dia num espaço muito limitado, aportando em diferentes países, com legislações também diferentes.

Na Idade Média este trabalho era já regulado por um conjunto de leis comuns baseadas no «costume do mar», que se aplicavam a todos os trabalhadores e que precisavam, além dos deveres, os seus direitos,⁽⁵⁾ como são exemplo os Juízos de Oléron⁽⁶⁾, que influenciaram os países da costa poente da Europa - o Direito Marítimo de Wisby, os Jugements de Damme, a West Capelle e as Siete Partidas, de Afonso X de Castela, são adaptações daqueles Juízos⁽⁷⁾, e o Consolato del Mare, que se tornou numa espécie de código internacional de direito marítimo nos países mediterrânicos, os quais foram entretanto criando os seus próprios consulados à semelhança daquele⁽⁸⁾, ou ainda, em tempos mais recuados, as leis dos Ródios e, inspirado nestas, o Digesto Justineano.⁽⁹⁾

Mais tarde, 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 - como no Século XVII em França, a Ordonnance sur la Marine- assegurando, quer aos

⁽⁵⁾ *Dix ans...*, p. 241

⁽⁶⁾ *recolha de decisões de direito marítimo que fixavam os usos marítimos do oceano- in Grand Larousse Encyclopédique*

⁽⁷⁾ Santos, M.Madalena Marques, *Júpiter, Marujos e Pimentas - o Direito a bordo das naus e caravelas portuguesas nos sec.XV e XVI- tese de mestrado em Direito*, Lisboa, Fac. de Direito, Univ. de Lisboa, Junho 1996 - Cap. I, p.19

⁽⁸⁾ Santos, M.Madalena Marques, op. cit., cap.I, p. 19. Segundo a autora, Portugal também sofreu esta influência, patente mais tarde no Regimento de 1594, que embora não previsse a instituição de um tribunal marítimo com jurisdição própria, característica dos consulados, previa no entanto a instituição de um júri - op. cit., p.20

⁽⁹⁾ Séc. IV A.C.

marítimos, quer aos armadores, maiores garantias práticas, nomeadamente no que respeitava a condições de trabalho.⁽¹⁰⁾

Em Portugal, embora se conheça alguns diplomas já no Século XIV, nos reinados de D. Afonso IV - sobre fretamento -, e de D. Fernando - sobre franquia de embandeiramento, prémios de construção, etc. -,⁽¹¹⁾ é no Século XVII que aparece o primeiro trabalho de codificação, com o Regimento da Casa das Índias,⁽¹²⁾ guardado no Arquivo Geral de Simancas e que, em 1992, foi publicado por Francisco Mendes da Luz⁽¹³⁾.

Neste manuscrito, que se presume ser de 1630⁽¹⁴⁾ e que constitui o 3º. Regimento da Casa das Índias, podem-se encontrar diversas disposições relativas nomeadamente a remunerações e outras formas de pagamento (quintaladas⁽¹⁵⁾, câmaras⁽¹⁶⁾ e partidos⁽¹⁷⁾) consoante os cargos do pessoal a bordo, à concessão de privilégios, alguns deles transaccionáveis, a que cada um tinha direito na torna viagem,⁽¹⁸⁾ estipulados também em função das diferentes categorias a bordo - como por exemplo o número e o valor das «caixas de liberdade»⁽¹⁹⁾, o número de «escravos machos» e a venda de

⁽¹⁰⁾ *Dix ans...*, pp. 241 e 242 e Santos, op.cit. Cap.I, p.21

⁽¹¹⁾ Matos, Azevedo, *Princípios de Direito Marítimo*, 1955-58, vol.I, p.25

⁽¹²⁾ *conjunto de disposições que, desde a reforma Manuelina de 1509, por largo tempo regeram o funcionamento dos dois estabelecimentos a que aquele diz respeito: a Casa da Guiné e da Mina e a Casa das Índias ou da Índia* - Santos, op. cit. Cap.VIII, p. 119

⁽¹³⁾ *Regimento da Casa da Índia*, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Ministério da Educação e Cultura, 1992

⁽¹⁴⁾ datação do autor da publicação, embora ele próprio levante dúvidas - Santos, op.cit.,p.119

⁽¹⁵⁾ *direito do seu titular a poder transportar na armada e negociar em Lisboa uma quantidade de especiaria cujo benefício revestia para o próprio*- Santos, op.cit, p.127

⁽¹⁶⁾ *direito ao volume de mercadorias transportadas e que estava relacionado com o volume do porão*- Santos, op.cit.p.145

⁽¹⁷⁾ *contrato entre o rei e o particular que não comparticipa pessoalmente na viagem, mas fornece capital*- Santos, op.cit.p.145

⁽¹⁸⁾ a contratação era feita por viagem de ida e volta ou, como se dizia na época, de *volta redonda*- Santos, M.Madalena

⁽¹⁹⁾ como era designada a mercadoria própria. O regimento autorizava os capitães e oficiais da navegação a vender e a trespassar as suas *caixas da liberdade* e a vender os direitos dos capitães das naus que não voltassem da Índia, ou por morte ou por outra razão de que não fossem culpados, revertendo a verba para os seus herdeiros em caso de morte. *Os capitães das naus e mais gente da navegação que vinham em substituição dos que por lá ficavam venciam meias liberdades e meios soldos e os que viessem providos por*

«gasalhados»⁽²⁰⁾ -, e ainda à corrupção, à inscrição de todos os embarcados no livro de matrícula, à idade mínima para embarcar⁽²¹⁾, aos direitos e regalias dos grumetes, às descargas e arrecadação das mercadorias dos navios⁽²²⁾.

Mais tarde, no Século XIX, com a publicação do Código Comercial de 1888, surgem as primeiras disposições do Direito marítimo moderno, algumas das quais estão ainda em vigor.

As Conferências marítimas

Ao constatarem a vantagem de ficar sujeitos a uma lei uniforme para todos, qualquer que fosse o pavilhão do navio em que estivessem embarcados, e que essa uniformidade só poderia ser conseguida através de uma acção comum internacional, várias associações de marítimos apresentaram propostas - designadamente através de uma declaração adoptada na Conferência Sindical de Berna - à Comissão da Legislação Internacional do Trabalho da Conferência da Paz, reunida em Paris, em 1919, que levaram a que fosse ponderada a hipótese da criação, em paralelo com a Organização geral, de uma organização especial para o trabalho marítimo, dotada de autonomia.

Contudo, para não afectar a unidade da instituição que se projectava, optou-se por não satisfazer esta solicitação, se bem que tivesse sido reconhecido que o trabalho normal das indústrias e o trabalho a bordo não poderiam ser regulados da mesma forma.

Atendendo a estes factos, a Comissão procurou conciliar as duas tendências e adoptou então o voto que tinha sido apresentado pela delegação francesa, no sentido de que as questões relativas ao mínimo de regalias a assegurar

trespasse, troca, compra ou renúncia dos proprietários dos lugares, contratos que deveriam ter autorização régia, do governador da Índia ou do vedor da fazenda, venciam *liberdades e soldos por inteiro* - Santos, op.cit., pp.131 e 132

⁽²⁰⁾ *os capitães e mais gente da navegação podiam vender 2 das 3 partes dos seus gasalhados* - Santos, op.cit.p.133

⁽²¹⁾ 18 anos - Santos, op.cit.,cap.VIII,p.122

⁽²²⁾ Santos, op. cit., cap.VIII, pp.116 a 153

aos marítimos fossem objecto de uma sessão especial da Conferência Internacional do Trabalho, reservada ao trabalho marítimo.

Este método é ainda hoje seguido e, até à data, das 85 sessões da Conferência Geral, 11 foram dedicadas unicamente ao trabalho marítimo⁽²³⁾.

As Conferências marítimas regem-se pelo mesmo regulamento das sessões ordinárias, com a única diferença de não procederem ao controle da aplicação das normas, i.e., não lhes é apresentado relatório pelo Comité de Peritos, nem é constituída a Comissão de Aplicação das Normas, querendo isto significar que a apreciação dos casos mais graves de incumprimento de normas marítimas se faz juntamente com a das restantes convenções, nas sessões normais da Conferência.

O estatuto internacional dos marítimos

A segunda sessão da Conferência Geral, convocada para Génova, em 1920, foi já consagrada exclusivamente ao trabalho marítimo, tendo como principal objectivo analisar as condições de aplicação, aos trabalhadores marítimos, de algumas das convenções e recomendações que tinham sido adoptadas pela 1ª Conferência Internacional do Trabalho, que decorrera no ano anterior, em Washington.

A proposta de convenção tendente a limitar o horário de trabalho a bordo dos navios não reuniu o consenso necessário à sua aprovação, mas foram aprovadas Convenções sobre a idade de admissão ao trabalho marítimo (nº.7), sobre a indemnização de desemprego em caso de perda por naufrágio (nº.8), sobre a colocação dos marítimos (nº.9) e ainda a Recomendação nº. 10, sobre o seguro dos marítimos contra o desemprego.

Para além das questões técnicas que visavam a aprovação de normas, da ordem de trabalhos da sessão figurava ainda, como ponto IV, o «exame da

⁽²³⁾ 2ª. sessão, 1920; 9ª. sessão, 1926; 13ª. sessão, 1929; 21ª. sessão, 1936; 22ª. sessão, 1936; 28ª. sessão, 1946; 41ª. sessão, 1958; 55ª. sessão, 1970; 62ª. sessão, 1976; 74ª. sessão, 1987; 84ª. sessão, 1996.

possibilidade de estabelecer um estatuto internacional para os marítimos», que permitisse assegurar alguma uniformidade às condições de trabalho destes trabalhadores, que deu origem a uma resolução recomendando que a preparação daquele estatuto fosse feita, progressivamente, através da adopção de convenções e de recomendações sobre as matérias que interessavam em particular à condição de marítimo e cujas disposições, os Estados que possuísem uma marinha, deveriam ter em conta nos respectivos estatutos nacionais.

Os Estados, por seu lado, foram encarregados, através de uma Recomendação, de proceder à codificação das leis e regulamentos nacionais que se aplicassem aos marítimos, por via a facilitar a elaboração daquele estatuto.

A execução dos inquéritos necessários à elaboração do estatuto foi levada a cabo pelo BIT que, para o efeito, contou com o auxílio da *Comissão Paritária Marítima*, órgão permanente, criado em 1920 pelo Conselho de Administração, e que acabou por vir a ter um papel determinante nas actividades marítimas da OIT, a partir do momento em que a Conferência alargou o âmbito das suas funções, que de início eram meramente consultivas, determinando que todas as questões de carácter marítimo apresentadas ao exame das Conferências fossem previamente submetidas à apreciação daquela Comissão.

Esta decisão revelou-se de extrema importância, já que veio assegurar a continuidade do estudo das questões marítimas nos intervalos, por vezes bastante espaçados, das sessões marítimas da Conferência,⁽²⁴⁾ e conferiu-lhe um grau de especialização tal, que passou a ser regularmente consultada pelo Conselho de Administração, sempre que é necessário aconselhar a Organização sobre problemas técnicos nesta matéria.

É uma Comissão bipartida, onde apenas têm assento representantes de armadores e de marítimos em número igual, eleitos pelos respectivos grupos empregador e trabalhador, presentes nas sessões marítimas da Conferência e é presidida pelo Presidente do Conselho de Administração, que se faz ainda representar por dois elementos de cada um dos seus Grupos Empregador e

⁽²⁴⁾ *Dix ans...*, p.80

Trabalhador, com vista a estabelecer a ligação dos membros da Comissão com o conjunto da Organização.

O número dos seus membros tem vindo a ser alargado à medida que tem vindo a aumentar o número de países com interesses marítimos dentro da Organização, contando, actualmente, com vinte membros titulares e quatro adjuntos, em cada um dos grupos (**Anexo II**).

A sua estrutura bipartida foi, por diversas vezes, objecto de controvérsia, mas os armadores opuseram-se sempre a que os governos pudessem também fazer-se representar. Apenas é permitida uma base tripartida às sub-comissões que frequentemente se constituem no seu seio, quando se trata de examinar questões técnicas que interessam também aos governos.

Foi esta Comissão que se debruçou sobre as matérias susceptíveis de ser reguladas através da adopção de convenções e de recomendações que, no seu conjunto, constituiriam o Estatuto Internacional do Marítimo e, com maior ou menor sucesso, foi inscrevendo, na ordem de trabalhos das Conferências especiais, os temas considerados essenciais a uma regulamentação internacional do trabalho marítimo.

Do total de convenções e recomendações adoptadas até hoje, 39 convenções e 29 recomendações destinam-se ao trabalho marítimo, versando matérias relativas à formação e acesso ao emprego, às condições gerais de emprego, segurança saúde e bem-estar, segurança social, certificados de aptidão, condições gerais de emprego e inspecção do trabalho (**Anexo III**).

A representação dos interesses marítimos

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

A participação dos países não marítimos, que a Constituição da OIT e o Regulamento da Conferência obrigavam, no entanto, a convocar para a Conferência Geral, único órgão com poder legislativo, vinha alterar o grau de especialização necessário nesta matéria, por não possuírem competência

nas questões marítimas⁽²⁵⁾.

Este facto era, por outro lado, agravado pelos próprios países marítimos que, em muitos casos enviavam, por motivos de ordem económica, a mesma delegação a ambas as sessões da Conferência, já que decorriam consecutivamente.

O problema foi, de certa forma, solucionado, passando a sessão ordinária e a sessão marítima da Conferência a ser convocadas em épocas diferentes do ano e não consecutivamente como até então, o que permitiu restringir, naturalmente, a participação apenas aos interessados.

A outra questão, mais complexa e que esteve, aliás, na origem da convocação das *Conferências Técnicas Preparatórias para as questões marítimas*, teve que ver com a composição das delegações não governamentais às sessões marítimas, designadamente com o procedimento a seguir pelos governos, com vista à nomeação dos representantes dos empregadores e dos trabalhadores, nos países com fortes organizações profissionais de armadores e de marítimos⁽²⁶⁾.

Tratava-se de saber se se deveria contactar directamente essas organizações ou, segundo a interpretação que o Conselho de Administração fazia do § 3º. do artº. 38º. do Tratado de Versalhes - § 5º. do artº. 3º. da Constituição - as organizações profissionais centrais, com a indicação de que a sessão teria carácter exclusivamente marítimo.

O conflito que se gerou entre a posição do Conselho de Administração e aquilo a que as organizações profissionais do sector marítimo consideravam ser uma violação dos seus interesses e do que ficara inicialmente acordado com base na especificidade do trabalho marítimo, culminou com uma série de incidentes no decorrer dos trabalhos da 13ª. sessão (marítima) da Conferência, em 1929.

Com efeito, a recusa, por parte dos armadores britânicos, em se fazerem representar naquela sessão, em protesto pela designação do delegado dos trabalhadores daquele país que, segundo eles, não representava os interesses da marinha mercante do seu país, acabou por comprometer seriamente o carácter representativo da Conferência e das decisões dela emanadas, uma

⁽²⁵⁾ *Dix ans...*, p.81

⁽²⁶⁾ *Dix ans...*, p.81

vez que, na altura, o Império Britânico possuía a marinha mercante mais poderosa do mundo.

As repercussões deste facto levaram a que o Conselho de Administração, a pedido da Conferência, procurasse encontrar uma maneira de evitar a repetição de tais problemas.

A fórmula das Conferências Técnicas Preparatórias, que tinha já sido utilizada com sucesso, embora com outros objectivos, para o sector das minas de carvão, parecia ajustar-se perfeitamente ao caso em apreço.

Oferecia sobretudo a vantagem de, não estando então prevista na Constituição, não estar condicionada às exigências relativas à composição da Conferência Geral o que permitia ao Conselho de Administração convocar apenas os países interessados nas questões de ordem marítima que, por sua vez, poderiam integrar, nas respectivas delegações, representantes directos das organizações profissionais e representativas do sector com competência nas matérias, ficando desta forma garantido, do ponto de vista técnico, a autoridade necessária ao estudo daquelas questões⁽²⁷⁾.

Estas conferências, meramente consultivas, vieram ainda colmatar o problema da dupla discussão dos instrumentos marítimos. Com efeito, as normas da OIT são adoptadas, desde 1926, através do processo da dupla discussão, i.e., são necessárias duas sessões consecutivas da Conferência para a sua adopção, por forma a possibilitar a conciliação dos diversos interesses.

O primeiro debate procede ao exame geral da questão, enquanto o segundo se debruça já sobre pormenores técnicos do projecto da norma e visa a adopção do texto definitivo.

A primeira leitura das normas marítimas, antes da sua adopção pela Conferência Geral passou, assim, a ser assegurada pelas Conferências Técnicas Preparatórias.

Nestas conferências participam apenas os membros da OIT cuja marinha mercante registe pelo menos um milhão de toneladas no Lloyd's Register of Shipping, que se fazem representar por uma delegação tripartida compreendendo um delegado governamental, um delegado em

⁽²⁷⁾ *Dix ans...*, p.85

representação dos armadores e um delegado em representação dos marítimos, que podem, tal como na Conferência Geral, fazer-se acompanhar dos conselheiros técnicos que considerem necessários.

Toma ainda parte uma delegação tripartida do Conselho de Administração, com a função de estabelecer a ligação entre os interesses marítimos e a Organização e, a título consultivo, os membros da Comissão Paritária Marítima que não fizerem parte da delegação dos seus países.

A partir de então, as sessões especiais da Conferência Geral passaram a ser antecedidas por estas conferências preparatórias que, atento o seu grau de especialização, procedem ao exame preliminar das matérias inscritas pela Comissão Paritária Marítima na sua ordem de trabalhos.

Alguns acontecimentos relevantes

Ao longo destes anos, a actividade marítima da OIT foi pródiga em acontecimentos, havendo, no entanto, três deles que, pelo impacto que tiveram na altura ou pelas suas repercussões, merecem especial destaque:

A Conferência marítima de Seattle

Quando, em 1946, se reuniu a 28^a. sessão marítima da Conferência, na cidade americana de Seattle, tinham já decorrido dez anos desde a anterior sessão especial.

Nesse espaço de tempo tinham-se produzido grandes mudanças em todo o mundo, tanto a nível político, como económico e social, devidas em grande parte aos efeitos da II Grande Guerra, que teve também enormes implicações no sector marítimo.

Durante a guerra, o aprovisionamento de víveres e o transporte de material de guerra e das tropas fora assegurado pelas frotas mercantes dos países das Nações Unidas.

Todos os navios do Reino Unido e dos Estados Unidos tinham sido então requisitados pelas autoridades públicas e colocados, juntamente com a maior

parte dos navios dos outros países aliados, sob um controle unificado, com vista a uma melhor utilização em função das necessidades civis e militares, e tinham sido mobilizados os marítimos ao serviço da marinha mercante desses países.

Com o fim do conflito e a diminuição gradual do controle temporário da organização internacional da indústria dos transportes marítimos exercido por uma autoridade central, a U.M.A. (United Maritime Authority), criada em 1944, com o fim de prolongar durante ainda algum tempo, após o cessar das hostilidades, o controle unificado que se verificara durante a guerra, a principal preocupação era evitar a todo o custo que se repetisse a concorrência desenfreada, com consequências desastrosas, como as verificadas logo a seguir à 1ª. Guerra Mundial, quando os navios retomassem a sua actividade normal de transportes marítimos internacionais, tornando-se por isso urgente instituir, entre os países, práticas de concorrência leal.

Um dos factores com influência na concorrência internacional reporta-se às condições de emprego dos marítimos, domínio para o qual a OIT se encontra particularmente vocacionada.

A OIT, durante o período da guerra, teve a sua actividade substancialmente reduzida pelas circunstâncias que não só dificultavam a deslocação de pessoas e, por isso, a reunião dos seus principais órgãos, como lhe impuseram a necessidade de se transferir para Montreal, deixando para trás, em Genebra, todo o arquivo e documentação.

Conseguiu no entanto, durante esse período, reunir por diversas vezes o Conselho de Administração e a Conferência Geral, esta última em 1941, em Nova Iorque, praticamente toda ela consagrada ao estudo dos problemas levantados pelo conflito mundial, e em 1944, em Filadélfia, onde foi adoptada a Declaração sobre os Fins e Objectivos da OIT.

O reconhecimento, em 1943, pela Comissão de Crise do Conselho de Administração, da importância especial da Organização no domínio social e de que as componentes social e económica eram indissociáveis, autorizou a OIT a pronunciar-se sobre planos e programas que fossem elaborados e adoptados na área económica e associou-a definitivamente à grande obra de reconstrução e relançamento económico do pós-guerra, com reflexos também no sector dos transportes marítimos.

Durante as hostilidades, tinha havido alguma uniformização das condições de trabalho dos marítimos ao serviço da marinha mercante dos países envolvidos no conflito que, nalguns pontos, se tinha traduzido nalguma melhoria, principalmente em termos de bem-estar (alojamento e alimentação), segurança social, férias remuneradas, serviços sociais nos portos e até de salários, se se atender a que tinham sido nivelados pelo do país mais rico, a que ainda se somavam os subsídios de risco.

Receosos de que com o fim do conflito lhes fossem retiradas algumas destas regalias, o sector marítimo da Federação Internacional dos Trabalhadores do Transporte e a Associação Internacional dos Oficiais da Marinha Mercante elaboraram, em 1944, a Carta Internacional dos Marítimos, com uma série de reivindicações em matéria de condições de trabalho.

Assim quando foram convocadas uma sessão marítima da Conferência Geral, em 1946, e a Conferência técnica marítima preparatória que a precedeu, da ordem de trabalhos figuravam algumas dessas reivindicações que foram, posteriormente, incorporadas nas convenções adoptadas na 28ª sessão daquela Conferência, que decorreu em Seattle.

O clima geral de consensualidade, reflexo talvez das adversidades que, em conjunto, tinham tido que superar, e o optimismo em relação ao futuro que se perspectivava com o retorno à paz, facilitou a tarefa e, nessa sessão, foram adoptadas nove convenções e quatro recomendações.

Curiosamente, esta euforia não se traduziu, na prática, num substancial número de ratificações, como seria de prever. Pelo contrário. Em 1949, nenhuma das convenções de Seattle havia ainda sido ratificada e, no seio da Comissão Paritária Marítima, foi constituída uma sub-comissão tripartida com a tarefa de estudar o assunto e de identificar os obstáculos à sua ratificação.

Três daquelas convenções - as n.º.72, sobre as férias remuneradas dos marítimos, n.º.75, sobre o alojamento das tripulações e n.º. 76, sobre salários, duração do trabalho a bordo e lotações dos navios -, tiveram de ser revistas, tendo para o efeito sido excepcionalmente derogado, por uma questão de celeridade, o método tradicional seguido para tratar as questões marítimas, e sido uma sessão normal da Conferência - a 32ª.sessão, em 1949, - a proceder a essa revisão.

Destas convenções, a relativa aos salários, duração do trabalho a bordo e efectivos, nunca chegou a receber as ratificações necessárias para a sua entrada em vigor e teve que ser objecto de nova revisão em 1958 e, mais recentemente, na última sessão marítima, em 1996, que a reviu parcialmente.

A 28ª. sessão da Conferência não deixou, no entanto, de constituir um ponto de viragem da actividade da OIT no domínio das normas de política social.

Com efeito, se até ali a preocupação tinha sido apenas a de assegurar, nas convenções, normas mínimas de protecção, a partir de então, o objectivo passou a ser o de garantir padrões mais elevados a essa protecção.

Como referia o Director Geral do BIT, no seu relatório à 41ª. sessão da Conferência Internacional do Trabalho, em 1958, a Conferência de Seattle, «marcou o fim de uma era e o início de outra na história da marinha mercante e na das convenções de trabalho marítimo em todos os países».

A adopção da Convenção n.º 147, relativa às normas mínimas a observar nos navios mercantes

A Convenção n.º. 147, sobre a marinha mercante (normas mínimas), foi aprovada em 1976, pela 62ª. sessão (marítima) da Conferência Internacional do Trabalho e constitui uma referência em matéria de trabalho marítimo.

Adoptada quando ainda se faziam sentir as repercussões 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 e que havia conduzido, em conjunto com os progressos tecnológicos entretanto produzidos, a uma redução geral dos postos de trabalho dos marítimos, teve como principal objectivo dar resposta a um problema que, entretanto, começara a adquirir proporções alarmantes, que era o da transferência de barcos de países tradicionalmente marítimos para pavilhões de países que, não tendo ratificado convenções marítimas nem possuindo regimes de contratação colectiva, ofereciam a bordo dos barcos registados nos seus territórios, condições de trabalho e de protecção social inferiores às normas.

Se, para os armadores, o sistema das bandeiras de conveniência oferecia vantagens fiscais, a principal das quais a da fuga aos impostos, e permitia ainda uma diminuição das despesas com as tripulações, com cargas sociais bastante mais reduzidas, para os marítimos era um retrocesso no nível das garantias conseguidas até então, pondo também em causa o esforço de décadas da OIT, em prol da melhoria das condições de trabalho e emprego daqueles trabalhadores.

Levantavam-se, além do mais, questões como a da segurança dos marítimos e da navegação, devido ao mau estado em que alguns daqueles barcos geralmente se encontravam, bem como a da concorrência desleal.

A OIT já se tinha debruçado sobre o assunto por diversas vezes, tendo inclusivamente adoptado, em 1958, as Recomendações n.ºs.107, sobre a contratação do pessoal do mar a trabalhar em navios registados em países estrangeiros e 108, sobre as condições de vida, de trabalho e de segurança do pessoal do mar relacionadas com o registo de navios, mas sentia-se a necessidade de ir mais além nesta matéria e reforçar aquelas disposições.

A adopção da Convenção n.º. 147 - com a Recomendação n.º.155 -, veio colmatar essa lacuna e é ainda hoje considerada a convenção marítima mais importante, já que condensa, num único instrumento, as normas mínimas essenciais que os países devem fazer aplicar a bordo dos navios registados nos seus territórios.

Assim e apenas com a ratificação de uma única convenção, os Estados ficam automaticamente obrigados a elaborar legislação e a exercer o controle eficaz do respeito por essa legislação ou regulamentação colectiva que, no geral, deve contemplar os objectivos de uma série de outras convenções marítimas, adoptadas anteriormente, que constam do seu anexo - e cujo número é alargado na Recomendação n.º. 155 -, cobrindo as áreas da liberdade sindical e negociação colectiva, higiene, saúde e bem-estar, segurança social e condições de acesso ao emprego.

Outra particularidade desta Convenção é a de fazer depender sua ratificação da adesão dos países a instrumentos internacionais adoptados pela Organização Marítima Internacional (OMI)⁽²⁸⁾ - instituição especializada das Nações Unidas para os assuntos marítimos, com a qual a OIT coopera nesta

⁽²⁸⁾ Ex Organização Internacional da Navegação Marítima (IMCO)

matéria, nos termos de um acordo assinado entre ambas, em 1959 -, designadamente as 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, em Paris, por um grupo de países marítimos europeus, a que se veio depois 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 artº. 4º da Convenção nº. 147, nomeadamente a harmonização das medidas de inspeção dos navios mercantes registados no estrangeiro.

A entrada em vigor da Convenção nº.147 verificou-se apenas em 1981, porque esteve condicionada, como aliás outras convenções marítimas, não ao número de ratificações indiscriminadamente, como as demais convenções, mas ao número de ratificações dos países mais importantes do ponto de vista marítimo, tendo recebido, até hoje, um total de 36 ratificações, onde se incluem as dos países com as maiores frotas mercantes do mundo e que representam mais de 50% da frota mundial.

A mesma sessão que adoptou a Convenção nº. 147, adoptou uma resolução solicitando que a Comissão Paritária Marítima procedesse ao exame periódico da lista das convenções que figuram no anexo àquela Convenção, com vista a avaliar da necessidade de revisão.

A primeira revisão desta lista foi levada a cabo na última sessão marítima da Conferência, em 1996, através de um Protocolo que contém um anexo suplementar ao da Convenção nº. 147, e 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 do Protocolo, de aceitação facultativa.

A 84ª. sessão (marítima) da Conferência Internacional do Trabalho, 1996

A última sessão marítima da Conferência Internacional do Trabalho foi convocada expressamente para proceder à revisão de cinco instrumentos marítimos da OIT.

Além da revisão da lista anexa à Convenção n.º. 147, foram revistas normas relativas ao recrutamento e colocação dos marítimos, aos salários, duração de trabalho e efectivos dos navios e à inspecção do trabalho dos marítimos.

Para além de ter sido levada a cabo a adaptação de um conjunto de normas às exigências actuais, merece particular destaque a revisão da Recomendação n.º. 28, relativa aos princípios gerais da inspecção do trabalho dos marítimos, de 1926, já que teve como resultado a adopção da primeira convenção marítima sobre a inspecção do trabalho.

A Convenção n.º.179, sobre a inspecção do trabalho no sector marítimo, completada pela Recomendação n.º. 185, aplica-se ao Estado onde o navio foi registado que se compromete, ao ratificá-la, a assegurar um sistema de inspecção das condições de trabalho e de vida do pessoal do mar e a assegurar que essa inspecção se realize em intervalos que nunca devem exceder os três anos.

Mas além dos avanços de natureza normativa, merece ainda particular relevância o facto de esta sessão marítima se ter realizado, pois muito embora as recomendações da 26ª. sessão da Comissão Paritária Marítima, em 1991, tivessem sido no sentido de que a aprovação das novas normas fosse feita através do método tradicionalmente seguido, os graves problemas de ordem financeira com que a OIT então se debatia e que lhe impunham uma drástica redução das despesas, fizeram com que fosse ponderada a hipótese de as novas normas marítimas virem a ser adoptadas não numa sessão especial da Conferência, mas no decurso de uma sessão normal desta Conferência, continuando a primeira discussão dos projectos de convenções e de recomendações a cargo da Conferência preparatória.

O recurso a sessões especiais da Conferência Geral para a actividade marítima fora já por diversas vezes questionado no seio da Organização tendo, no entanto, sido sempre retomado pela dificuldade em tornear as duas questões fundamentais, que voltaram, aliás, a colocar-se nos debates que antecederam a decisão de convocar a última sessão marítima e que são a da especificidade deste sector que obriga a uma experiência e competência técnica especializada nas matérias e, concomitantemente, a da representação dos interesses marítimos nas sessões ordinárias, quando se trate de regular aquele sector.

De novo, armadores e marítimos, através dos respectivos Grupos do Conselho de Administração, se uniram contra a proposta do Director-Geral do BIT, incluída no projecto de orçamento, de suprimir a Conferência especial, sob pena, inclusivamente, segundo opinião dos representantes da profissão, de a OIT perder, para outras organizações especializadas, a sua competência neste domínio.

Houve que recorrer a verbas especiais da *margem de reserva* e das *despesas imprevistas*, houve também que fazer economias, alterando alguns aspectos da organização material da Conferência, como por exemplo, suprimindo o Comité das resoluções, o relatório do Director-Geral sobre as actividades da OIT no sector, a consulta aos países sobre as propostas saídas da reunião que antecedeu a Conferência e houve ainda que reduzir a delegação do Conselho de Administração, que apenas se fez representar pelo seu Presidente.

A Conferência técnica marítima preparatória foi também substituída por uma reunião tripartida sobre as normas do trabalho marítimo, embora com o mesmo objectivo de levar a cabo a primeira discussão da revisão dos instrumentos inscritos na ordem de trabalhos, mas cuja estrutura mais simples e regulamento menos rígido permitiram reduzir apreciavelmente as despesas, sem pôr em causa o fim a que se destinava.

Aliás, as vantagens económicas desta reunião, aliadas aos excelentes resultados obtidos, parecem indicar que vieram substituir, definitivamente, as conferências marítimas preparatórias.

A sessão marítima da Conferência acabou por ter mesmo que se realizar e a conjugação de esforços, que permitiu ultrapassar as dificuldades surgidas veio, por outro lado, deixar bem claro o consenso dos representantes dos armadores e dos marítimos, assim como da maioria dos governos dos países marítimos presentes, quanto ao interesse em manter, a nível da OIT, um forum próprio para discutir os seus problemas.

Isto não impedirá que a questão venha, oportunamente, a ser alvo de novo debate, na certeza, porém, de que qualquer outra solução que venha eventualmente a ser encontrada, tenha que ter sempre em atenção não só a importância da indústria dos transportes marítimos e das necessidades particulares que lhe são inerentes, cujo estudo exige conhecimentos altamente especializados, como também as responsabilidades da

Organização no domínio da melhoria das condições de trabalho e de vida de todos os trabalhadores.

Outras convenções que se aplicam igualmente aos marítimos

Existem outras normas da OIT que não são de âmbito marítimo, mas que, por se aplicarem a todos os sectores de actividade, abrangem também estes trabalhadores.

Merecem particular destaque as normas que respeitam aos direitos fundamentais do Homem, de aplicação universal, relativas à liberdade sindical e à protecção do direito sindical (nº.87), ao direito de organização e de negociação colectiva (nº.98), ao trabalho forçado (nº.29), à abolição do trabalho forçado (nº.105), à igualdade de remuneração (nº.100), à discriminação no emprego e profissão (nº.111) e à idade mínima (nº.138), bem como, de um modo geral, todas as normas sobre higiene e segurança, em especial as relativas à segurança e saúde dos trabalhadores (nº.155), ao ambiente de trabalho (nº.148), à indicação do peso nos grandes volumes transportados por barco (nº.27) e à protecção das máquinas (nº.119)⁽²⁹⁾ - que se encontram ambas já desactualizadas face aos novos avanços tecnológicos, mas que serão objecto de revisão em tempo oportuno -, ao peso máximo a transportar por um só trabalhador (nº.127), bem como a convenção relativa à segurança e higiene nas operações portuárias (nº.152)⁽³⁰⁾, destinada essencialmente à protecção dos trabalhadores portuários, mas que pode co-responsabilizar algum pessoal de bordo na aplicação de algumas medidas preconizadas na convenção.

Interessam ainda ao trabalho marítimo as convenções nº.130⁽³¹⁾, sobre cuidados médicos e indemnizações por doença, nº.135, sobre os representantes dos trabalhadores, nº.154, sobre a promoção da negociação colectiva, nº.158, sobre a protecção contra o despedimento, bem como a nº.95, sobre a protecção do salário.

⁽²⁹⁾ não está ratificada por Portugal

⁽³⁰⁾ não está ratificada por Portugal

⁽³¹⁾ não está ratificada por Portugal

A colaboração internacional

No quadro das actividades marítimas, a OIT mantém uma estreita colaboração com diversas organizações e órgãos internacionais especializados na matéria, em particular as pertencentes à família das Nações Unidas, e com vários organismos intergovernamentais e organizações representativas de armadores e de marítimos.

Para além da participação recíproca em reuniões, que inclui por vezes a preparação em conjunto da reunião, esta colaboração faz-se sobretudo em empreendimentos comuns que visam a elaboração de programas internacionais e de documentos técnicos.

Nalguns casos essa colaboração conjunta é feita através de comités mistos permanentes, como são os casos do *Comité misto OIT/OMI sobre a formação*, que tem como função dar parecer sobre todas as normas internacionais marítimas sobre a formação, a qualificação e a passagem de certificados, tendo ainda elaborado o Guia Internacional de Formação Marítima, e o *Comité misto OIT/OMS da saúde do pessoal do mar* que, como o nome indica, se debruça sobre problemas relacionados com a saúde e higiene dos trabalhadores marítimos e que elaborou o Guia Médico Internacional de Bordo.

Na esfera das Nações Unidas merece ainda referência a cooperação regular que mantém com a Comissão dos Transportes Marítimos da Conferência das Nações Unidas para o Comércio e o Desenvolvimento (CNUCED), e com o Alto Comissariado para os Refugiados, com o qual elaborou o Estatuto dos Marítimos Refugiados.

A OIT e os novos desafios

A proliferação de instituições de carácter universal e regional e a integração de diferentes países em blocos regionais de natureza económica têm constituído, ao contrário do que seria de supor, um obstáculo ao desenvolvimento de um direito comum internacional e de uma verdadeira comunidade mundial e acabaram por se revelar, por diversas vezes, um entrave à acção da OIT.

À crescente perda de influência na cena internacional devido a este facto, a que também não foi alheia alguma ineficácia resultante de um certo acomodamento à rotina e da dificuldade em acompanhar o ritmo com que os problemas agora surgem, vieram juntar-se graves dificuldades financeiras motivadas, quer pela ameaça de redução da contribuição dos Estados Unidos para o sistema das Nações Unidas em geral e também para OIT, cuja quarta parte do seu orçamento é praticamente suportada por aquele país, quer pelas dificuldades de muitos países em honrar as suas obrigações financeiras para com a Organização, como consequência da crise mundial do final deste século.

Estes factores conduziram a uma profunda reflexão interna, no início dos anos noventa, que se intensificou a partir de 1994, ano da comemoração do 75.º aniversário da Organização e do 40.º aniversário da Declaração de Filadélfia, e se prolonga pelos dias de hoje.

A sobrevivência da OIT passaria, pois, pela conciliação imperiosa das fortes limitações dos recursos que lhe impõem um orçamento de crescimento zero, com a urgência em adaptar os seus meios de acção ao objectivo de responder, de forma mais rápida e eficaz, às novas realidades e em melhorar a sua credibilidade e protagonismo como instituição universal, capaz de influenciar as políticas internacionais no plano social.

Limitando-se ao essencial do seu mandato, os efeitos práticos da sua acção teriam, em contrapartida, que se tornar muito mais visíveis. Nesse sentido, reafirmaram-se os valores e ideais que defende, a sua vocação universal e a sua estrutura tripartida, identificaram-se os principais desafios que hoje se lhe colocam e qual o papel que lhe competiria e, por fim, projectaram-se reformas nos seus meios de acção com vista a melhorar o desempenho do seu mandato, sem descuidar contudo os aspectos económicos. As medidas reflectem-se em todas as actividades da Organização, pelo que convém aqui referi-las.

Os grandes *desafios* aos quais se encontra constitucionalmente associada, são os resultantes da nova ordem económica, política e social motivados por três acontecimentos fundamentais: o da queda do bloco de leste, com consequências noutras zonas do globo, nomeadamente na América Latina,

Ásia e África; o da mundialização da economia, liberalização das trocas e nova divisão internacional do trabalho; o do aumento generalizado do desemprego, da pobreza e da exclusão social.

Em termos muito gerais, na prossecução do objectivo de criar um quadro geral, a nível internacional, propício ao progresso e desenvolvimento, a OIT poderá contribuir para a resolução destes problemas, promovendo o respeito pelos direitos fundamentais do Homem; encorajando e fortalecendo o diálogo social através do desenvolvimento de organizações de empregadores e de trabalhadores livres e eficazes e do reforço de sistemas de relações profissionais e da legislação laboral; apoiando o desenvolvimento das empresas e as políticas de criação de emprego livre e produtivo, de formação e de melhoria geral das condições de trabalho; protegendo os grupos mais desfavorecidos, como as mulheres, crianças e trabalhadores migrantes; intensificando o seu diálogo com o FMI e o Banco Mundial, para que estas instituições considerem as consequências sociais das suas políticas nestes domínios, em particular no dos ajustamentos estruturais.

A concorrência desleal, um dos factores que presidiu à criação da OIT e ao qual se encontram referências quer no preâmbulo da Constituição, quer na Declaração de Filadélfia, mereceu sempre uma atenção muito especial por parte da Organização.

Este fenómeno, que aliás teve desde sempre uma incidência muito forte no sector dos transportes marítimos dado o carácter internacional da actividade e a possibilidade do recurso a bandeiras de conveniência, associadas geralmente a processos de «dumping» social, surge agora de uma forma muito mais generalizada e com proporções mais ameaçadoras em consequência da liberalização do comércio internacional e da internacionalização dos mercados financeiros.

Para o neutralizar, a Organização defende a introdução de uma dimensão social no sistema do comércio internacional que não foi prevista no Acordo do GATT nem, mais recentemente, no da OMC, insistindo na ratificação e no respeito universais das suas normas fundamentais, a fim de que os trabalhadores possam também usufruir das vantagens do crescimento económico. A relação entre normas justas e política comercial internacional

deverá, neste caso; ser entendida, não como medida de protecționismo, mas antes como uma tentativa de harmonizar universalmente as condições de trabalho e os níveis de protecção social dos trabalhadores, por forma a evitar práticas desleais em que o progresso económico se faça em detrimento dos direitos dos trabalhadores.

O reforço dos meios de acção

Das reformas levadas a cabo, ou ainda em projecto, nas estruturas e meios da acção da Organização, as mais significativas são, em síntese, as seguintes:

A racionalização dos métodos de trabalho da Conferência Internacional do Trabalho e do funcionamento do Conselho de Administração, que permitiram uma redução dos custos e, simultaneamente, um aumento da eficácia destes órgãos.

A duração da Conferência foi encurtada, o mesmo acontecendo às discussões em plenário, a carga de trabalho foi repartida em função de ser ou não ano de discussão do orçamento, foram-lhe concedidos novos poderes.

O Conselho de Administração, sofreu reformas a nível da periodicidade e calendário das suas sessões e as suas comissões e comités foram reestruturados. Foram ainda modificados os processos de adopção dos relatórios das suas comissões e o do estabelecimento da ordem de trabalhos da Conferência Geral.

No *plano sectorial*, o Programa das Actividades Sectoriais foi completamente remodelado, tendo sido extintas todas as comissões de indústria e comissões assimiladas permanentes, bem como as reuniões técnicas tripartidas regulares, cuja rigidez de estrutura, composição e regulamento tornava o processo de convocação e de preparação das reuniões, além de dispendioso, demasiado moroso, dificultando o acompanhamento dos novos problemas do mundo laboral, que exigem um estudo e tratamento muito mais rápidos sob pena de perderem a pertinência,

além de que já não cobriam satisfatoriamente nem a repartição sectorial do emprego, nem a evolução dos sectores de actividade.

Presentemente os problemas são acompanhados através de reuniões ad hoc, mais restritas e de menor duração, cuja composição pode ser bi ou tripartida, dependendo da natureza do sector, organizadas no âmbito de vinte e dois sectores económicos e ramos de actividade que reflectem melhor as realidades económicas. Um desses sectores reporta-se às indústrias marítimas e engloba as actividades marítimas e portuárias, a pesca e as vias de água interiores.

A flexibilidade e facilidade com que estas reuniões podem ser convocadas e preparadas, vêm, acima de tudo, permitir uma maior aproximação às prioridades actuais e, por isso, um auxílio mais concreto da Organização aos seus Estados Membros.

A remodelação não abrangeu a Comissão Paritária Marítima, que se mantém a funcionar nos moldes habituais.

No *plano normativo*, tanto as reformas levadas entretanto a cabo, como as projectadas, traduzem bem a importância essencial da acção normativa no exercício do mandato da Organização e têm como primeiro objectivo o aumento da influência das normas através da sua ratificação e aplicação efectiva, como forma de concretizar uma vinculação internacional aos princípios nelas consagrados, nomeadamente os da justiça e do progresso social, no respeito pelos valores fundamentais inscritos na Constituição e na Declaração de Filadélfia.

Para que produzam impacto, as normas têm que ser pertinentes, eficazes e de aplicação universal. Tendo por base estes princípios, procedeu-se ao levantamento e classificação de todo o corpo normativo da OIT, com vista a modernizá-lo, reforçá-lo e dar-lhe mais clareza.

Analisaram-se as causas da não ratificação ou estagnação da ratificação, ou mesmo denúncia, de determinadas convenções, avaliou-se a coerência do sistema normativo e agruparam-se as normas segundo a sua actualidade e pertinência, definindo-se, de seguida, as medidas a adoptar relativamente a

cada um dos grupos, algumas delas no seguimento de conclusões de anteriores relatórios sobre a revisão das normas, em especial os relatórios Ventejol de 1979 e 1987. Assim:

- instituiu-se, pela primeira vez, um mecanismo especial que torna possível a revogação, pela Conferência Geral, das convenções obsoletas, declaradamente desajustadas às necessidades de hoje. Este mecanismo, aprovado pela 85ª. sessão da Conferência, em Junho de 1997, é introduzido sob a forma de um aditamento ao artº. 19º. da Constituição da OIT, aguardando, contudo, o número necessário de ratificações para entrar em vigor.
- foram relegadas à situação de «adormecidas» (*mises en sommeil*), i.e., deixam de ser objecto de relatórios periódicos detalhados, todas as convenções que perderam a actualidade mas que podem voltar a adquiri-la se a situação evoluir entretanto nesse sentido, continuando, contudo, em vigor nos países que as ratificaram, e passíveis de serem objecto de queixas e reclamações.
- foram ainda «postas de parte» (*mises à l'écart*) algumas convenções «adormecidas», bem como outras que tenham manifestamente perdido o interesse, i.e., deixam não só de ser objecto de relatórios, como de estar abertas à ratificação e de ser referenciadas nos documentos da Organização, sendo os Estados Membros que as ratificaram convidados a examinar a possibilidade de as denunciar ou, se não for possível, anular o registo dessas ratificações, optando pela ratificação de convenções que as reviram posteriormente.

Encontram-se nestas situações algumas convenções marítimas identificadas numa primeira fase (**Anexo IV**).

- vão ser intensificadas as actividades de revisão das convenções mais antigas ou daquelas que obtiveram poucas ratificações por serem demasiado rígidas, ou ambíguas, ou complexas, mas que são passíveis de ajustamento aos interesses actuais, e estudam-se as formas mais

rápidas e diversificadas para a revisão total ou parcial dessas convenções.

- foram identificadas as convenções de carácter prioritário - n.ºs 81 e 129, sobre a inspecção do trabalho, n.º.122, sobre política de emprego e n.º.144, sobre as consultas tripartidas relativas as normas internacionais do trabalho -, que pela sua actualidade e relevância, são presentemente alvo de actividades promocionais e estão sujeitas a um sistema de controle mais apertado.
- foram identificadas as convenções relativas aos direitos fundamentais, atrás já referidas⁽³²⁾ - às quais virá provavelmente juntar-se a Convenção relativa às formas mais intoleráveis do trabalho infantil, que se prevê vir a ser adoptada em 1999, na 87ª.sessão da Conferência -, que correspondem a princípios enunciados no Preâmbulo da Constituição e na Declaração de Filadélfia e que, por poderem influenciar positivamente a actual conjuntura mundial, são objecto de uma série de medidas que visam a aplicação universal dos seus princípios. A principal consiste na eventual aprovação, pela sessão do corrente ano da Conferência, de uma Declaração sobre os Direitos Fundamentais reafirmando os valores e princípios daquelas convenções, que figurará, juntamente com a Declaração de Filadélfia, em anexo à Constituição e que, tal como a Declaração de 1946, os Estados aceitam livremente ao tornar-se membros da OIT, através da qual se comprometem a incluir, progressivamente, aqueles princípios nas respectivas políticas, inclusive os países que não estejam ainda em condições de ratificar as convenções correspondentes, sendo no entanto este, o objectivo final.

A Declaração comportará um mecanismo promocional especial que acompanhará a aplicação daqueles princípios, em complemento dos restantes métodos de controle.

- debate-se, neste momento, o reforço geral do sistema de controle da aplicação das normas e a instituição de uma função de avaliação das normas que possibilitará a avaliação, permanente e sistemática, do seu

⁽³²⁾ vide "outras convenções que se aplicam igualmente aos marítimos"

impacto e, conseqüentemente, das necessidades de revisão ou de adopção de novos instrumentos. Pretende-se ainda que esta função de avaliação se produza em articulação com os Estados Membros, o que permitirá um levantamento mais aproximado não só da realidade, mas também das necessidades de assistência técnica.

Identificaram-se as principais características e princípios a atender na elaboração de futuros instrumentos. Assim, no quadro da nova política normativa, os próximos instrumentos deverão constituir um enunciado de princípios gerais centrados nas necessidades reais, o seu conteúdo deverá ser simples e claro e deverão ser dotados da flexibilidade suficiente à sua fácil aplicação. Para o efeito, os critérios de selecção das questões devem ser mais rigorosos e incluir a consulta aos países, os métodos de elaboração das normas, melhorados e, nas matérias não essenciais, privilegiar-se o recurso a outro tipo de instrumentos, não vinculativos juridicamente, como as «soft law» - por exemplo, os códigos de conduta e as recolhas de directivas práticas -, de adopção mais rápida, ou as recomendações como instrumentos autónomos que, nestes últimos anos, se tinham desvalorizado, uma vez que vêm sendo adoptadas sempre em função de uma convenção.

No *plano da assistência técnica*, a OIT pretende reforçar a sua capacidade de resposta e ajustá-la melhor às necessidades dos seus membros e aos objectivos da actual política normativa. As medidas mais importantes são: a criação de uma comissão especial no seio do Conselho de Administração só para a cooperação técnica; o lançamento da política de parceria activo e a criação das equipas consultivas multidisciplinares, bem como a introdução de medidas de avaliação daquela política e da eficácia da cooperação técnica; o alargamento da cooperação a outras organizações internacionais; a reestruturação e a reformulação dos programas do Centro de Formação de Turim.

Os programas de assistência mais relevantes que a Organização tem neste momento implementados desenvolvem-se no quadro do encorajamento da ratificação das normas relativas aos direitos fundamentais, em particular no domínio da erradicação do trabalho infantil, e no quadro do apoio às políticas de emprego.

A reafirmação internacional

Esta capacidade que a OIT possui de, em momentos de crise, encontrar em si mesma a vontade e os meios para ultrapassar as suas dificuldades e se adaptar a novas realidades, projectando-se de novo na cena internacional, vem uma vez mais demonstrar que é uma organização viva e que tem ainda um importante papel a desempenhar na defesa de princípios e ideais que são de sempre, pois se confundem com a própria dignidade do Homem.

Encontra-se agora melhor preparada para os fazer respeitar e, em conjunto com outras instâncias internacionais, vencer os desafios dos nossos dias que, cada vez mais, exigem uma regulação no plano internacional.

Isso mesmo lhe foi recentemente reconhecido por essas instituições, que não só reafirmaram a sua competência exclusiva naqueles domínios, como a associaram aos seus próprios empreendimentos, dos quais se destacam os resultantes dos compromissos assumidos, em 1995, pela Cimeira Mundial das Nações Unidas para o Desenvolvimento Social e pela 4ª. Conferência Mundial das Nações Unidas sobre as Mulheres, bem como pela Organização Mundial do Comércio, na sua Conferência de Singapura, em 1997.

Portugal e a Organização Internacional do Trabalho

Como signatário do Tratado de Paz de Versalhes, Portugal foi um dos países fundadores desta Organização, prevista na Parte XIII daquele Tratado que é, ainda hoje, com as alterações que ao longo dos anos foram sendo introduzidas, a sua Constituição.

O cumprimento das obrigações constitucionais decorrentes da aceitação formal desse facto está, no caso português, cometido ao actual Ministério do Trabalho e da Solidariedade, cabendo, no entanto, ao Ministério dos Negócios Estrangeiros os aspectos políticos do relacionamento com a Organização, assim como a formalização de determinados actos junto da OIT como, por exemplo, o registo das ratificações, ou a creditação das delegações às reuniões.

Nos termos da Convenção n.º 144, relativa às consultas tripartidas destinadas a promover a aplicação das normas internacionais do trabalho, em vigor desde 1981, no cumprimento de tais obrigações são sempre ouvidas as organizações profissionais mais representativas, sendo-lhes além disso comunicadas cópias dos relatórios e demais informações que o governo envia ao BIT.

A ratificação de convenções

Portugal tem neste momento 70 convenções ratificadas, 17 das quais reportando-se ao trabalho marítimo. Destas, 13 encontram-se actualmente em vigor (Anexos V e VI).

A iniciativa de propor a ratificação de uma convenção tanto pode partir do serviço competente do Ministério do Trabalho e da Solidariedade, como de outro serviço ou entidade interessados nas matérias, de organizações profissionais, do Governo ou da Assembleia da República, autoridade máxima legislativa a quem é feita a submissão dos instrumentos adoptados pela Conferência Internacional do Trabalho.

Segundo a Constituição da República Portuguesa, as convenções são ratificadas pelo Presidente da República, depois de terem sido aprovadas, para efeitos de ratificação, pelo Governo ou pela Assembleia da República, consoante as matérias.

Assim, ultimado o estudo tendente à ratificação, levado a cabo pelo serviço competente para as questões da OIT do Ministério do Trabalho e da Solidariedade, em articulação com as entidades interessadas e com as organizações profissionais representativas, se a matéria for da competência do Governo, aquele Ministério apresenta ao Conselho de Ministros um projecto de decreto de aprovação da convenção que, depois de aprovada, é remetida ao Presidente da República, para ratificação. Neste caso torna-se ainda obrigatório que, no decurso do estudo prévio à ratificação, o Ministério do Trabalho e Solidariedade proceda à audição das organizações profissionais através da publicação do instrumento em causa para discussão pública, nos termos da Lei n.º 16/79, de 26.5.

Quando o assunto da convenção é da competência da Assembleia da República, depois de concluídos os estudos por aquele Ministério, o Governo propõe à Assembleia a sua aprovação para ratificação; neste caso a discussão pública é promovida pela Assembleia da República.

Uma vez aprovada, é apresentada ao Presidente da República, para ratificação. A ratificação é publicitada no Diário da República.

Cabe de seguida ao Ministério dos Negócios Estrangeiros proceder ao registo da ratificação da convenção junto do Director-Geral do BIT. É a partir da data desse registo que é contado o prazo para a entrada em vigor da convenção no país, i.e., para a inclusão dos seus princípios no direito interno; esse prazo é determinado pela própria convenção e é, em regra, de doze meses.

Implicações como membro também da União Europeia

Todos os países que integram a União Europeia são também membros da Organização Internacional do Trabalho.

Apesar de os Estados serem soberanos para negociar e concluir convenções e recomendações - e para executar as obrigações daí decorrentes -, as várias fases do processo de adopção das normas são precedidas de reuniões, em Bruxelas e em Genebra, dos representantes dos países da União Europeia, tendo em vista uma harmonização de posições face às questões em discussão.

A procura de uma posição comum que, mesmo quando alcançada, não é vinculativa, justifica-se sobretudo sempre que estejam em causa matérias já contempladas no direito comunitário, por forma a evitar que os novos instrumentos colidam com essa legislação.

A assistência técnica

Portugal beneficiou por diversas vezes do apoio técnico do BIT, o mais relevante do qual, nos inícios da década de oitenta, no quadro do Programa Internacional para a Melhoria das Condições e Ambiente de Trabalho

(PIACT), lançado em 1976 pela OIT, que se traduziu na vinda ao nosso país de uma equipa multidisciplinar que fez o diagnóstico da situação portuguesa, a nível tripartido, definiu os objectivos da política nacional global e integrada no domínio das condições e ambiente de trabalho, bem como os meios para os atingir.

Hoje em dia o nosso país assume-se também como doador de assistência técnica, em parceria com a OIT, designadamente aos cinco países africanos de língua oficial portuguesa, no âmbito de um acordo-quadro assinado nesse sentido com a Organização em 1982.

Encontra-se desde então envolvido no financiamento e na execução de programas de cooperação nos domínios do trabalho, emprego, formação, promoção do diálogo social, da divulgação e tradução para a língua portuguesa de obras da OIT e no auxílio à criação, nesses países, dos seus próprios centros de informação e documentação naquelas áreas.

A assistência processa-se em articulação com as equipas multidisciplinares do BIT, em particular com a equipa sediada em Dakar que está, neste momento, a ser chefiada por um português⁽³¹⁾.

A cooperação trilateral entre Portugal, a OIT e os PALOP's também se verifica a nível do Centro de Formação de Turim onde, para além de beneficiário, Portugal participa na concepção de projectos e cursos de formação destinados à África lusófona.

Outras actividades

Além das obrigações constitucionais, Portugal prepara e participa regularmente em reuniões, cuja presidência assumiu por várias vezes, em estudos e outros documentos técnicos, procedendo ainda a uma larga divulgação de documentos e informações provenientes da Organização e que, na sua maioria, são fruto das informações fornecidas pelos seus Estados Membros, incluindo o nosso país.

⁽³¹⁾ Dr. Castro de Almeida, funcionário do BIT

Cargos e missões especiais

Das várias comissões e órgãos permanentes que Portugal integrou - basta dizer que das doze comissões de indústria existentes antes da última reforma sectorial, fazíamos parte de nove -, é de realçar a participação, por diversas ocasiões, no processo de decisão das políticas da Organização e na coordenação das suas actividades, enquanto membro governamental titular⁽³³⁾ e adjunto⁽³⁴⁾ do Conselho de Administração do BIT. Também o Grupo Empregador daquele Conselho contou, entre 1945 e 1963, com um representante patronal português⁽³⁵⁾.

Entre 1993 e 1996, Portugal fez parte do Conselho do Centro de Formação de Turim.

A título individual, salienta-se o facto de a Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações, constituída por individualidades altamente qualificadas, ter incluído, de 1955 a 1964, um perito português.⁽³⁶⁾

Concretamente no que se reporta às actividades marítimas, para além de o delegado governamental português ter assumido a presidência da Conferência Técnica Marítima Preparatória de 1987, regista-se sobretudo o facto de os armadores portugueses terem tido, entre 1946 e 1976, um representante⁽³⁷⁾ na Comissão Paritária Marítima, de início como suplente e, a partir de 1958, como titular.

⁽³³⁾ entre 1951 e 1954

⁽³⁴⁾ Nos triénios 1954-1957; 1957-1960; 1981-1984; 1993-1996.

⁽³⁵⁾ Eng.º António Calheiros Lopes, presidente do Grémio Nacional dos Industriais de Arroz

⁽³⁶⁾ Dr. Alexandre Ribeiro da Cunha, professor universitário.

⁽³⁷⁾ Representados sucessivamente pelos Dr. José Oliveira Faria (Director-Geral do Pessoal do Mar e Estudos Náuticos), Dr. Rui Ulrich (Pres. da Comp.ª. Nac. Navegação), Eng.º Gago de Medeiros (repres. do Grémio Armadores da M. Mercante), Dr. Lopes Gregório (Pres. da Ass. Armadores da M. Mercante)

BIBLIOGRAFIA:

Tratado de Versalhes, 1919

Constitution de l'Organisation internationale du Travail et règlement de la Conférence internationale du Travail, BIT, Dez. 1994

Manuel sur les procédures en matière de conventions et recommandations internationales du travail. Genève, BIT, 1995

Nicolas Valticos - "Cinquante années d'activité normative de l'OIT", RIT, vol.100, n°3, Sept.1969

Codification internationale des règles relatives au contrat d'engagement des marins In C.I.T., 9^a.session, Genève, 1926 - Quest.I

"Compte rendu des travaux" das sessões marítimas da Conferência Internacional do Trabalho;

Dix ans d'Organisation international du travail. Genève, BIT, 1931

Santos, M.Madalena Marques - *Júpiter, Marujos e Pimentas - o Direito a bordo das naus e caravelas portuguesas nos séc.XV e XVI*". Lisboa, Fac. de Direito. Universidade de Lisboa, Junho, 1996 (Tese de mestrado em Direito)

Matos, Azevedo - *Princípios de Direito Marítimo*, 1955, 58, vol.I

Relatórios das sessões da Comissão Paritária Marítima

Rapport du Directeur.du BIT, CIT, 26^a.session, 1944 (Rap.VII)

Rapport du Directeur, CIT, 28^a.session, 1946 (Rap.I)

Rapport du Directeur-Général, CIT, 32^a.session, 1949 (Rap.I)

Rapport du Directeur-Général, CIT, 41^a.session, 1958 (Rap.I)

Rapport du Directeur-Général, CIT, 62^a session, 1976 (Rap.I)

Rapport du Directeur-Général, CIT, 74^a.session, 1987 (Rap.I)

Le code international du travail, 1951, vol.I

Les navires où prévalent des conditions inférieures aux normes, en particulier ceux immatriculés sous des pavillons de complaisance, Conf. Tec. Prép., Genève, Oct.1975 (Rap.V)

Normes du travail dans les navires marchands", étude d'ensemble de la Com. d'experts pour l'applic. des conv. et recom. ", CIT, 77^a.session, 1990 (Rap.III(4b))

Nicolas Valticos - *Le rôle des normes internationales du travail dans la communauté mondiale d'aujourd'hui*, Revue Roumaine d'Études Internationales, Bucarest, N°1-2, XIV Année, 1980

Propositions de programme et budget pour 1996-97, présentées par le Directeur General. Genève, BIT Janvier 1995

Programme et budget pour la période biennale 1998-99. BIT, Genève, 1997

Des valeurs à défendre, des changements à entreprendre - la justice sociale dans une économie qui se mondialise: un projet pour l'OIT, Rap. du Directeur General, CIT, 81 session, 1994 (Rap.I (1))

L'action normative de l'OIT à l'heure de la mondialisation, Rap. du Directeur General, CIT, 85^a.session, 1997, (Rap.I)

Listes des ratifications par convention et par pays (au 31 décembre 1996) CIT, 85 session, 1997 (Rap.III(2))

Rapport final du Groupe de travail sur les normes internationales du travail, Bulletin Officiel, vol.LX, 1987, Serie A, n° special

L'Organisation internationale du travail 1919-1994 - notice d'information préparée par le Bureau de l'information publique du BIT.

Documentos relativos às sessões do Conselho de Administração do BIT em geral e, em especial, às compreendidas entre 1920 (5^a.sessão) e 1946 (98^a.sessão) e entre 1992 (252^a.sessão) e 1997 (268^a.sessão):

Relatórios da Comissão das reuniões sectoriais e técnicas e questões conexas (da 259^a.à 268^a.sessões)

Relatórios da Comissão das questões jurídicas e das normas internacionais do trabalho e do Grupo de Trabalho sobre a política relativa à revisão das normas (da 261^a.à 268^a.sessões)

Relatórios da comissão do programa, orçamento e administração (da 252^a.à 264^a.sessões)

Relatórios da comissão da cooperação técnica (da 261^a.à 264^a.sessões).

II PARTE

AS CONVENÇÕES DA OIT SOBRE TRABALHO MARÍTIMO EM VIGOR EM PORTUGAL E A SUA INFLUÊNCIA NA LEGISLAÇÃO NACIONAL

M. Teresa Paccetti

CONVENÇÃO Nº.145

CONTINUIDADE DO EMPREGO DOS MARÍTIMOS, 1976

Campo de aplicação

Trabalhadores marítimos empregados a bordo de navios de mar que não sejam navios de guerra ou navios afectos à pesca, a operações directamente ligadas a esta, à caça da baleia ou a operações similares.

Objectivos da Convenção

Assegurar aos marítimos qualificados um emprego contínuo ou regular e, fazendo-o, fornecer aos armadores uma mão de obra estável e competente.

Assegurar aos marítimos quer períodos mínimos de emprego quer um rendimento mínimo ou um subsídio em dinheiro, cujo montante e natureza dependerão da situação económica e social de cada país.

Resumo das disposições

Os objectivos da Convenção podem ser alcançados, designadamente, através de contratos ou acordos que prevejam o emprego contínuo ou regular ao serviço de uma empresa de navegação ou de uma associação de armadores, ou através de disposições com vista a assegurar a regularização do emprego pela instituição e manutenção de registos ou listas, por categorias, de marítimos qualificados.

Os marítimos inscritos nesses registos devem ter prioridade de embarque em relação aos não inscritos.

Na medida em que a legislação nacional o permita, as dotações dos registos e das escalas deverão ser revistas periodicamente, a fim de serem fixadas a um nível correspondente às necessidades da actividade marítima. Sempre que se torne necessária uma redução dessas dotações, devem ser tomadas

todas as medidas adequadas para impedir ou diminuir efeitos perniciosos para os trabalhadores marítimos.

Cada Estado deve actuar para que as regras relativas à segurança, à higiene, ao bem-estar e à formação profissional dos trabalhadores sejam também aplicadas aos marítimos.

Actualidade da Convenção

O Estudo em Profundidade sobre as Normas Internacionais do Trabalho de 1987⁽¹⁾, considera que esta Convenção se mantém actual e que a sua aplicação deve ser promovida prioritariamente.

Ratificação por Portugal

A Convenção foi aprovada para ratificação pelo Decreto n.º.109/82, de 6 de Outubro.

A ratificação foi registada no B.I.T. em 26 de Maio de 1983.

Evolução da legislação portuguesa sobre a matéria da Convenção

Quando da ratificação da Convenção, as matérias que constituem o seu objecto encontravam-se reguladas, na ordem jurídica portuguesa, fundamentalmente através do Decreto-Lei n.º.74/73, de 1 de Março (Regime do Contrato de Trabalho do Pessoal da Marinha de Comércio) e do Decreto n.º.45969, de 15 de Outubro de 1964 (RIM - Regulamento de Inscrição Marítima, Matrícula e Lotações dos Navios da Marinha Mercante e da Pesca).

O Decreto-Lei n.º.74/73 (Cap. I) consagra o princípio do contrato de trabalho celebrado por tempo indeterminado, permitindo a celebração de contratos a termo certo ou a termo incerto apenas em casos excepcionais.

⁽¹⁾ Relatório do Grupo de Trabalho sobre as Normas Internacionais do Trabalho, também conhecido como Relatório do Grupo de Trabalho Ventejol, que classificou as normas então existentes da OIT, em instrumentos a promover prioritariamente, instrumentos a rever, outros instrumentos e matérias que podem ser objecto de novos instrumentos

Como medidas cautelares da continuidade de emprego dos marítimos, estabelece que o contrato a termo, certo ou incerto, superior a três anos, será considerado como contrato por tempo indeterminado, que, na falta de estipulação em contrário, o contrato de trabalho se considera celebrado sem termo e ainda que a estipulação de prazo que tenha por fim iludir as disposições que regulam os contratos sem prazo é considerada nula.

Estas disposições, que fazem parte das disposições gerais sobre o contrato individual de trabalho, mantêm-se em vigor.

Quanto ao recrutamento dos marítimos para embarque, podia, de acordo com o mesmo Decreto-Lei n.º 74/73, ser efectuado por escolha (para as categorias de oficiais e da mestrança) ou por escala (para as categorias da marinhagem). O recrutamento por escala era efectuado com base em listas de embarque cuja gestão era confiada aos respectivos sindicatos.

Por outro lado, como forma de regularização do mercado de emprego, o Regulamento de Inscrição Marítima de 1964 previa que, sempre que as listas de embarque atingissem parâmetros incompatíveis com uma rotação normal, não permitindo satisfazer as perspectivas de emprego num período razoável, a Administração devia intervir, quer no sentido de inviabilizar a concessão de novas inscrições marítimas nessas categorias, quer favorecendo a reconversão profissional para as outras categorias, quer ainda mantendo as inscrições marítimas que por esse motivo tivessem ultrapassado o prazo de inactividade legalmente estabelecido.

Este sistema de recrutamento, feito com base nas listas dos sindicatos, não se revelou, todavia, eficaz, em virtude de não ser uniforme o critério adoptado pelos diferentes sindicatos na gestão das escalas que lhes estavam cometidas.

O primeiro relatório sobre a aplicação da Convenção, apresentado à OIT pelo Governo português, em 1985, expressava já esta dificuldade.

Desde então, a Comissão de Peritos da OIT passou a questionar o Governo sobre as medidas que tencionava adoptar para ultrapassar o problema, medidas essas que, segundo aquela Comissão, deveriam não só ter em vista assegurar aos marítimos qualificados um emprego contínuo ou regular, no sentido previsto pela Convenção, como também respeitar o princípio da liberdade de associação.

Entretanto, o novo Regulamento de Inscrição Marítima, aprovado pelo Decreto-Lei n.º.104/90, de 6 de Abril, e regulamentado, em matéria de matrícula e recrutamento, pela Portaria n.º.468/91, de 1 de Junho, veio substituir o sistema de escala ou de registo nos sindicatos pelo sistema de livre recrutamento de tripulantes nacionais para as embarcações nacionais: o recrutamento passou a poder fazer-se directamente no mercado de trabalho ou através das agências de recrutamento e colocação existentes para o efeito.

Com o novo sistema de recrutamento e ao contrário do previsto na Convenção, deixou de estar contemplada a previsão da flutuação da inscrição marítima em função do maior ou menor afluxo de indivíduos em determinadas categorias, como forma de regularização do mercado de emprego.

A um pedido de esclarecimento da Comissão de Peritos sobre a questão, o Governo informou que a intervenção da Administração no mercado de emprego através da redução de efectivos dos registos não se encontra prevista no novo Regulamento, uma vez que, tendo a inscrição nos registos passado a obedecer a requisitos mais rigorosos, nomeadamente em matéria de formação específica para determinadas categorias e genérica para todas elas, a inscrição marítima deverá ser permitida a todos os interessados que os satisfizerem, sem impôr restrições adicionais.

Aguarda-se a reacção da Comissão de Peritos a este esclarecimento.

A nosso ver, a inexistência daquela previsão não põe em causa o cumprimento da Convenção, uma vez que a adopção de medidas com vista a assegurar a regularização do mercado de emprego, prevista na Convenção, não reveste carácter de obrigatoriedade, apresentando-se apenas como um dos meios possíveis para atingir os seus objectivos.

No que respeita aos períodos de desemprego involuntário, os trabalhadores marítimos que exercem actividade em navios nacionais (excluídos os registados no MAR - Registo Internacional de Navios da Madeira), têm direito ao subsídio de desemprego, nos termos do regime geral de protecção no desemprego dos trabalhadores por conta de outrem - Decreto-Lei n.º.79-A/89, de 13 de Março, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º.418/93, de 24 de Dezembro e pelo Decreto-Lei n.º.57/96, de 22 de Maio.

CONVENÇÃO Nº.147

NORMAS MÍNIMAS A OBSERVAR NOS NAVIOS MERCANTES, 1976

Campo de aplicação

Todos os navios de mar, de propriedade pública ou privada, destinados ao transporte de mercadorias ou passageiros, para fins comerciais, ou utilizados para outros fins comerciais que não aquele, e ainda os rebocadores de mar. Não se aplica aos navios afectos à pesca.

Objectivos da Convenção

Regular as condições de prestação de trabalho e de segurança social a bordo dos navios mercantes, nomeadamente os navios onde prevalecem condições inferiores às normas internacionais relativas a estas matérias, em particular os registados sob bandeira de conveniência.

Resumo das disposições

Em relação aos navios registados sob a sua bandeira, os Estados que ratifiquem a Convenção devem:

- adoptar legislação e verificar que as disposições dessa legislação, no seu conjunto, equivalem às Convenções ou artigos de Convenções que figuram no anexo da Convenção, no que respeita à segurança a bordo - incluindo a competência da tripulação, a duração do trabalho e as lotações -, à segurança social e às condições de trabalho a bordo e acordos relativos à vida a bordo, (se não tiverem já sido estabelecidas por convenções colectivas ou pelos tribunais competentes, de forma a vincularem igualmente os armadores e os marítimos);
- exercer efectivamente jurisdição ou controle, relativamente àquelas mesmas matérias;
- verificar se foram acordadas medidas que assegurem um controle eficaz das condições de trabalho a bordo e dos acordos relativos à

vida a bordo, sempre que o Estado não exerça uma jurisdição efectiva sobre os armadores e as suas organizações, e as organizações de trabalhadores marítimos;

- diligenciar para que existam processos adequados relativos ao recrutamento dos marítimos, nomeadamente no que respeita ao exame das queixas apresentadas;
- providenciar para que haja processos adequados para exame e transmissão à autoridade competente das queixas referentes à contratação;
- diligenciar no sentido de que os marítimos recrutados nos navios registados no seu território sejam devidamente qualificados ou formados para as funções para que são recrutados, tendo em consideração a Recomendação sobre a formação profissional dos marítimos, 1970;
- verificar, através de inspecções ou outros meios, se os navios estão em conformidade com a legislação interna e as normas internacionais ratificadas;
- garantir a existência e publicitação de inquéritos oficiais sobre todos os acidentes graves, especialmente quando tenha havido ferimentos ou perdas de vidas humanas.

Em relação aos navios não registados sob a sua bandeira, os Estados que ratifiquem a Convenção devem:

- informar os seus nacionais acerca dos problemas que poderão resultar do recrutamento em navios registados em Estados que não tenham ratificado a Convenção, enquanto não tiverem conhecimento de que neles estão a ser aplicadas normas equivalentes às fixadas pela Convenção;
- apresentar relatório ao país onde estiver registado o navio, com cópia ao BIT., e tomar as medidas necessárias, se receberem queixa ou obtiverem provas de que um navio que fizer escala num dos seus portos não está conforme com as normas da Convenção.

Actualidade da Convenção

De acordo com a classificação do Estudo em Profundidade das Normas Internacionais do Trabalho, de 1987, esta Convenção é considerada como

instrumento cuja ratificação deve ser promovida prioritariamente, devendo o respectivo Anexo ser revisto periodicamente.

A Conferência Internacional do Trabalho, na sua 84ª. sessão (marítima), realizada em Outubro de 1996, adoptou um Protocolo à Convenção. Este Protocolo contém um segundo Anexo à Convenção e pode ser ratificado em simultâneo ou posteriormente à ratificação da Convenção.

O Estado que ratificar o Protocolo obriga-se a incluir no anexo à Convenção principal as Convenções da Parte A do Anexo suplementar, assim como as Convenções que aceitou da Parte B deste Anexo.

Ratificação por Portugal

A Convenção, com o seu primeiro Anexo, foi aprovada para ratificação pelo Decreto do Governo nº.65/83, de 25 de Julho.

A ratificação foi registada no B.I.T. a 2 de Maio de 1985.

O Protocolo que contém o Anexo suplementar não foi ainda ratificado.

Evolução da legislação portuguesa sobre a matéria da Convenção

Dos instrumentos que integram o Anexo da Convenção nº.147, Portugal ratificou as Convenções nº.s 7, 22, 23, 68, 73, 78, 87, 92 e 98. A legislação que dá aplicação no nosso país às Convenções nº.s 7, 22, 23, 68, 73 e 92 será analisada a propósito de cada um desses instrumentos.

Quanto às Convenções não ratificadas - nº.s 53, 55 ou 56 ou 130 e 134 - o que pretende a Convenção nº.147 é garantir que o objectivo geral daqueles instrumentos seja respeitado através da equivalência entre a legislação nacional e cada uma das Convenções, no conjunto das suas disposições.

As matérias a que a Convenção se reporta encontram-se reguladas, a nível da legislação interna portuguesa, através dos seguintes diplomas:

- NORMAS DE SEGURANÇA

Quando da ratificação da Convenção, as normas de segurança, no que se refere ao material, constavam de legislação avulsa, nomeadamente do

Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei nº.265/72, de 31 de Julho.

Este Regulamento foi, entretanto, alterado por diversas Portarias.

Quanto à prevenção dos acidentes de trabalho a bordo, nos aspectos referidos na Convenção nº.134, existiam já os seguintes diplomas:

- Decreto-Lei nº.11214, de 21 de Janeiro de 1927, que contém o regulamento sobre ferros, amarras e cabos
- Portaria nº.450/77, de 21 de Julho, que regulamenta a fiscalização das condições de segurança dos aparelhos de carga e descarga dos navios
- Decreto-Lei nº.397/80, de 16 de Setembro, e Decreto Regulamentar nº.39/81, de 26 de Agosto, que dispõem sobre instalações de produção, distribuição e utilização da energia eléctrica das embarcações

Posteriormente, o Manual de Segurança, Formação e Treino, elaborado por imperativo da Convenção de 1974, sobre a salvaguarda da vida humana no mar (SOLAS 74), e tendo em conta o estabelecido na Convenção nº.134, sobre a prevenção de acidentes, veio definir, de forma detalhada, os procedimentos de segurança, englobando as áreas identificadas por aquela Convenção - designadamente as precauções contra incêndios e seu combate e os equipamentos de protecção individual - incluindo também disposições gerais de segurança, nomeadamente sobre a utilização das máquinas a bordo.

Foi, entretanto, publicada a Lei-Quadro da Segurança, Higiene e Saúde no Trabalho - Decreto-Lei nº.441/91, de 14 de Novembro -, de carácter genérico, e que engloba o sector marítimo. Este diploma, ao transpôr para o direito interno uma directiva da Comunidade Europeia, vai também ao encontro dos princípios consagrados pela OIT nestas matérias. O mesmo se pode dizer relativamente aos diplomas que o regulamentam:

- Decreto-Lei nº.330/93, de 25 de Setembro, sobre segurança e saúde na movimentação manual de cargas
- Decreto-Lei nº.331/93, de 25 de Setembro, sobre a segurança e saúde na utilização pelos trabalhadores de equipamentos de trabalho

- Decreto-Lei n.º.362/93, de 15 de Outubro, sobre informação estatística relativa a acidentes de trabalho e doenças profissionais
- Decreto-Lei n.º.274/95, de 23 de Outubro, sobre assistência médica a bordo dos navios.

Apesar de a Lei-Quadro sobre segurança e saúde no trabalho e os diplomas que a regulamentam, acima referidos, se aplicarem também ao sector marítimo, continua a verificar-se a necessidade de um normativo legal específico para este sector, que introduza na legislação portuguesa regras que satisfaçam cabalmente todas as exigências da Convenção n.º.134 em matéria de prevenção de acidentes de trabalho no mar.

No que respeita aos equipamentos de protecção individual, existem dois diplomas, de carácter genérico - Decreto-Lei n.º.128/93, de 22 de Abril, e Decreto-Lei n.º.348/93, de 1 de Outubro -, que se aplicam também ao trabalho marítimo. Continua a constatar-se, todavia, a necessidade de disposições legais nesta matéria, específicas para o trabalho marítimo.

A Comissão de Peritos da OIT tem chamado a atenção para a inexistência de legislação que preveja a nomeação de uma ou várias pessoas qualificadas ou a constituição de uma comissão qualificada, escolhidas entre os membros da tripulação dos navios e responsáveis, sob a autoridade do comandante, pela prevenção dos acidentes, tal como prevê a Convenção n.º.134.

O Decreto-Lei n.º.441/91 já prevê a constituição de comissões de segurança e higiene no trabalho. No entanto, esta questão só ficará resolvida de forma adequada às prescrições da Convenção n.º.134, com a regulamentação do Decreto-Lei n.º.441/91, em matéria de eleição dos representantes dos trabalhadores em geral e dos trabalhadores do mar em especial, nos domínios da segurança, higiene e saúde.

- COMPETÊNCIA DA TRIPULAÇÃO EM MATÉRIA DE SEGURANÇA

Quando da ratificação da Convenção, era o Regulamento de Inscrição Marítima de 1964, com a redacção dada pela Portaria n.º.881/85, de 20 de Novembro, que regulava a matéria da certificação.

A certificação para exercício de funções a bordo de navios especiais, tais como os navios-tanques (petroleiros, químicos e de gases liquefeitos), era objecto de legislação especial.

No contexto do novo Regulamento de Inscrição Marítima (Decreto-Lei n.º.104/89, de 8 de Abril), a inscrição marítima passou a ser regulada pela Portaria n.º.783/89, de 8 de Setembro. Um dos requisitos exigidos pela Portaria para a inscrição marítima é o certificado comprovativo de conhecimentos elementares, teóricos e práticos, em matéria de segurança e sobrevivência no mar.

Por sua vez, a certificação da tripulação é agora regulada pela Portaria n.º.251/89, de 6 de Abril. Desta Portaria, que aprova o regulamento de acesso a várias categorias profissionais previstas no Decreto-Lei n.º.104/89, constam os requisitos exigidos aos marítimos em matéria de formação básica e complementar, consoante as funções a desempenhar e a categoria que possuem. Entre esses requisitos figura o de ter de possuir o curso de segurança e sobrevivência no mar.

A matéria respeitante aos certificados e outros documentos oficiais a passar aos marítimos, bem como o regime da sua emissão, está regulada na Portaria n.º.1086/90, de 27 de Outubro, que estabelece os cursos, exames e tirocínios de especialização ou aperfeiçoamento exigidos aos marítimos para atribuição de certificados de qualificação profissional, em resultado da realização de cursos de especialização ou aperfeiçoamento. Entre eles, constam os cursos de combate a incêndios, de observador de radar, de primeiros socorros e de cuidados de saúde a bordo.

A formação ministrada aos marítimos nas escolas do sector (Escola Náutica Infante D. Henrique e Escola das Marinhas de Comércio e Pescas) obedece às exigências da Convenção de 1978 sobre as normas de formação, certificação e serviço de quartos, para os trabalhadores marítimos (STCW).

A Portaria n.º.783/89, de 8 de Setembro, exige, para efeitos de obtenção da inscrição marítima, certificado comprovativo de conhecimentos elementares, teóricos e práticos, em matéria de segurança no mar.

- DURAÇÃO DO TRABALHO E LOTAÇÕES

A duração do trabalho consta do Regime do Contrato de Trabalho do Pessoal da Marinha de Comércio (Decreto-Lei n.º.74/73 - art.29.º e segs.), o qual estabelece, como princípio, que a duração máxima do período normal de trabalho dos marítimos é de oito horas por dia e quarenta e oito horas por semana, quer a navegar quer em porto.

O processo de fixação de lotações era regulado pelo Decreto-Lei n.º.457/85, de 30 de Outubro e, posteriormente, pelo Decreto-Lei n.º.168/88, de 14 de Maio. Presentemente, esta matéria é objecto do Decreto-Lei n.º.355/93, de 9 de Outubro.

- SEGURANÇA SOCIAL

Esta matéria encontra-se regulada, fundamentalmente, pela Lei n.º.28/84, de 14 de Agosto, que contém as bases do regime geral da segurança social, e pelo Decreto-Lei n.º.74/73 (art.43.º), e que prevê a concessão de subsídios e pensões complementares aos atribuídos pela Segurança Social ou entidade seguradora, em caso de doença ou acidente de trabalho e nos casos de invalidez e reforma.

Entretanto, o Decreto-Lei n.º.40/89, de 1 de Fevereiro, aprovou o regime de seguro social voluntário, aplicável, nomeadamente, no caso de trabalhadores que exerçam actividade em barcos de empresas estrangeiras.

- CONDIÇÕES DE TRABALHO E ORGANIZAÇÃO DA VIDA A BORDO

As condições de trabalho e a organização da vida a bordo são objecto do Regime Jurídico do Contrato Individual de Trabalho do Pessoal da Marinha de Comércio (Decreto-Lei n.º.74/73, de 1 de Março).

- JURISDIÇÃO OU CONTROLO SOBRE OS NAVIOS REGISTRADOS NO TERRITÓRIO

A fiscalização do cumprimento das normas relativas à segurança material dos navios compete à Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, através da Inspeção de Navios e Segurança Marítima (Decreto-Lei n.º 319/93, de 21 de Setembro).

A inspeção relativa à formação e certificação dos marítimos também faz parte das atribuições daquela Direcção-Geral.

Quanto à fiscalização das condições de trabalho dos marítimos, o Instituto de Desenvolvimento e Inspeção das Condições de Trabalho, através da Inspeção-Geral do Trabalho, tem, nesta área, uma competência genérica, em relação a todos os sectores de actividade, incluindo o marítimo (Decreto-Lei n.º 219/93, de 16 de Junho). À Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos também são atribuídas competências na área das condições de saúde e segurança no trabalho marítimo.

Para além disso, existem competências específicas de fiscalização, previstas por lei para determinadas matérias:

A fiscalização da idade mínima de admissão para inscrição marítima encontra-se atribuída à Autoridade marítima, através das capitánias dos portos (Decreto-Lei n.º 104/89, de 6 de Abril).

O controlo e a fiscalização do cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 274/95, de 23 de Outubro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 92/29/CEE, do Conselho, de 31 de Março, relativa às prescrições mínimas de segurança e saúde que visam promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios, são atribuídos à Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos.

As inspeções previstas no Decreto-Lei n.º 285/93, de 18 de Agosto, que estabelece o regime jurídico referente à alimentação e serviço de mesa a bordo dos navios de mar, são também da competência desta Direcção-Geral.

Os exames médicos que, até à publicação do novo Regulamento de Inscrição Marítima, eram feitos por um médico da Capitania do Porto, são, actualmente, da competência do centro de saúde da área da capitania do porto, nos termos do artigo 9.º da Portaria n.º 431/91, de 24 de Maio, e do artigo 9.º da Portaria n.º 468/91, de 1 de Junho.

Relativamente à reparação dos sinistros marítimos, são aplicáveis a Lei nº.2127 e o Decreto-Lei nº.360/71, de 21 de Agosto, que a regulamenta. A divulgação dos relatórios dos sinistros marítimos é regulada pelo Decreto-Lei nº.265/72.

Em última instância, qualquer conflito sobre a inobservância da Convenção será resolvido no âmbito dos Tribunais do Trabalho.

- RECRUTAMENTO DE MARÍTIMOS PARA NAVIOS REGISTRADOS NO NOSSO PAÍS

Até à publicação do Decreto-Lei nº.74/73, o recrutamento dos trabalhadores marítimos nacionais para os navios registados no nosso país e para navios estrangeiros da propriedade de armadores nacionais ou afretados por estes, efectuava-se por escolha ou por escala, através das capitánias.

As capitánias dos portos exerciam um controlo sobre o recrutamento e embarque dos marítimos nacionais para embarcações nacionais, no acto da sua inscrição marítima e no acto da inscrição no rol da tripulação do navio.

Com o Decreto-Lei nº.74/73, de 1 de Março, o recrutamento continuou a fazer-se por escolha (directamente do respectivo quadro das empresas ou no mercado livre), ou por escala, fazendo-se, para determinadas categorias de marítimos (não obrigatoriamente recrutados por escolha), já não através das capitánias, mas mediante escalas de embarque sediadas nas associações sindicais, onde, facultativamente, podiam inscrever-se também os marítimos cujo recrutamento se fazia por escolha.

Existia um controlo indirecto por parte da então Direcção-Geral do Pessoal do Mar e Estudos Náuticos, resultante do envio mensal das escalas pelos respectivos sindicatos.

Em relação ao embarque de marítimos nacionais em navios estrangeiros, uma vez que o mesmo dependia de determinados condicionalismos estabelecidos pelo Regulamento de Inscrição Marítima de 1964, designadamente a apresentação de uma credencial emitida pelo sindicato respectivo e de uma licença especial emitida pela autoridade marítima, considerava-se que o embarque só se realizaria após o cumprimento das

disposições legais. Para além disso, a autorização de embarque só seria concedida depois de o contrato de trabalho estar assinado pelo armador ou seu representante. Assim, e porque a autorização era concedida pela autoridade marítima (Direcção-Geral do Pessoal do Mar e Estudos Náuticos), existia um controlo no acto de embarque. Era àquela Direcção Geral que competia a superintendência última sobre a matéria.

Após a publicação do novo Regulamento de Inscrição Marítima - Decreto-Lei n.º 104/89 -, que aprovou o regulamento respeitante ao embarque dos marítimos e inscrição no rol de tripulação das embarcações da marinha de comércio - e das Portarias n.ºs. 431/91 e 468/91, respectivamente, de 24 de Maio e 1 de Junho, o recrutamento de cidadãos nacionais para navios registados no nosso país passou a ser livre.

De acordo com estas Portarias, os tripulantes de embarcações nacionais deverão ser cidadãos nacionais, com salvaguarda das obrigações resultantes da adesão de Portugal à Comunidade Europeia e de convenções internacionais celebradas entre Portugal e outros Estados.

O recrutamento só pode recair em marítimos titulares de cédula de inscrição marítima válida e habilitados com determinados documentos que atestem a sua aptidão física e a qualificação profissional para as funções a desempenhar.

A inscrição marítima só pode ser requerida por indivíduos maiores de 16 anos.

Nos termos das Portarias acima citadas, o embarque de marítimos nacionais em navios estrangeiros carece da apresentação de licença de embarque emitida pela Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos ou entidade consular portuguesa. Para a obtenção daquela licença, o interessado deverá apresentar cédula marítima portuguesa e cópia do contrato de trabalho celebrado com a companhia armadora, agente ou consignatário da embarcação.

O exame das queixas apresentadas sobre o recrutamento dos marítimos para navios registados em Portugal e de marítimos portugueses para navios estrangeiros era da competência da Direcção-Geral do Pessoal do Mar e Estudos Náuticos. O Regulamento de Inscrição Marítima de 1964, com a redacção dada pela Portaria n.º 110/77, de 4 de Março, previa um mecanismo

destinado a resolver eventuais conflitos sobre a matéria, que nunca chegou a funcionar, por não terem surgido queixas significativas.

No que respeita às queixas relativas ao recrutamento de marítimos estrangeiros em embarcações nacionais, também era competente a mesma Direcção-Geral, embora apenas em casos excepcionais.

Actualmente, a audição, pela Administração, das organizações representativas dos armadores e dos trabalhadores marítimos, em caso de queixas destes últimos, relativas ao processo de recrutamento, compete à Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos (Decreto-Lei n.º.319/93, de 21 de Setembro), que as analisa, tendo em vista a solução a dar-lhes.

- CONTROLO SOBRE OS NAVIOS QUE FAZEM ESCALA NOS PORTOS DO ESTADO RATIFICANTE

No que respeita à aplicação desta Convenção aos navios estrangeiros, a respectiva fiscalização é exercida pelos órgãos do sistema da Autoridade marítima, no âmbito do Memorandum de Paris, que estabelece o sistema de controlo do cumprimento das normas nele incluídas, pelo Estado do porto ⁽¹⁾.

(1) O Memorandum de Paris foi assinado em 16 de Janeiro de 1982, pelos Estados-membros da União Europeia, que se comprometem a estabelecer um sistema eficaz de controle pelo Estado do porto, com vista a assegurar, sem discriminação quanto ao pavilhão, que os navios de comércio estrangeiros que visitam os seus portos cumprem as normas estabelecidas nos instrumentos que integram a sua secção 2, entre os quais consta a presente Convenção.

CONVENÇÃO N.º.22

CONTRATO DE TRABALHO DOS MARÍTIMOS, 1926

Campo de aplicação

Todos os navios de mar registados nos países que tenham ratificado a Convenção e os armadores, comandantes e marítimos desses navios, excepto navios de guerra, navios do Estado que não estejam afectos ao comércio, barcos de pesca e outros navios de pequena tonelagem.

Objectivo da Convenção

Proteger os interesses dos armadores e dos marítimos, através de um conjunto de regras a que deve obedecer o contrato de trabalho marítimo.

Resumo das disposições

A Convenção contém disposições sobre a forma, o conteúdo e a duração do contrato de trabalho marítimo.

Relativamente à forma, o contrato de trabalho marítimo deve ser sempre escrito e assinado pelo armador, ou seu representante, e pelo marítimo, devendo ser concedidas facilidades ao marítimo e, eventualmente, ao seu conselheiro, para examinarem o contrato de trabalho antes de ser assinado.

O Estado-membro que ratifique a Convenção compromete-se a fixar as condições em que o marítimo assinará o contrato, de modo a garantir a fiscalização da autoridade pública competente e a prever disposições que garantam a compreensão, por aquele, do sentido das cláusulas do contrato.

No que respeita ao conteúdo, o contrato não deve conter nenhuma disposição contrária à legislação nacional ou à própria Convenção, nem qualquer cláusula pela qual as partes interessadas combinem antecipadamente derrogar as regras normais de competência das jurisdições, sem prejuízo da possibilidade de recurso à arbitragem.

O contrato de trabalho deve indicar claramente os direitos e obrigações de cada uma das partes e conter determinados elementos relativos à identificação do marítimo, do navio, da viagem ou viagens a efectuar, do serviço a prestar, dos salários, provisões e férias a conceder ao marítimo, e datas de início e termo do contrato.

A Convenção estipula ainda que os marítimos devem receber um documento com a menção dos seus serviços a bordo, cabendo à legislação nacional determinar a sua forma e conteúdo, bem como as condições em que deve ser estabelecido. Este documento não deverá conter qualquer apreciação sobre a qualidade do trabalho do marítimo nem qualquer indicação sobre o seu salário.

Quanto à duração do contrato, a Convenção prevê que o mesmo possa ser celebrado por tempo determinado, por viagem ou, se a legislação nacional o permitir, por tempo indeterminado e estabelece as condições em que, em cada um destes casos, o contrato pode cessar.

A legislação nacional deve determinar as circunstâncias em que o armador ou o comandante podem despedir imediatamente o marítimo e em que o marítimo tem a faculdade de pedir o seu desembarque imediato.

Seja qual for a causa da cessação ou da rescisão do contrato, deverá ser efectuado um averbamento comprovativo do seu desembarque, no documento passado ao marítimo, acima referido. O marítimo tem ainda direito a obter do comandante um certificado autónomo, que aprecie a qualidade do seu trabalho ou que indique, pelo menos, se cumpriu inteiramente as obrigações do contrato.

Actualidade da Convenção

O Estudo em Profundidade sobre as Normas Internacionais do Trabalho, de 1987, considera que esta Convenção mantém a actualidade, devendo a sua aplicação ser promovida prioritariamente.

Ratificação por Portugal

A Convenção foi aprovada para ratificação pelo Decreto n.º 112/82, de 11 de Outubro.

A ratificação foi registada no B.I.T. em 11 de Maio de 1983.

Evolução da legislação portuguesa sobre a matéria da Convenção

A generalidade das disposições da Convenção enquadra-se no Regime Jurídico do Contrato de Trabalho do Pessoal da Marinha de Comércio, aprovado pelo Decreto-Lei n.º.74/73, de 1 de Março.

Existem, no entanto, algumas disposições convencionais que não encontram correspondência na nossa ordem jurídica e outras que não têm total correspondência.

Está no primeiro caso o disposto na Convenção quanto ao direito de o marítimo, uma vez verificadas determinadas circunstâncias, pedir o seu desembarque imediato, direito este que não se encontra previsto na nossa ordem jurídica.

No que respeita ao previsto na Convenção sobre o averbamento comprovativo do desembarque no documento passado ao marítimo, o referido Regime Jurídico nada dispunha. Por isso, a partir de 1985 e na sequência do primeiro relatório apresentado por Portugal sobre a aplicação da Convenção, a Comissão de Peritos da OIT chamou a atenção do Governo para a necessidade de suprir esta lacuna.

Entretanto, esta matéria foi retirada do Regime Jurídico, passando a ser objecto da Portaria n.º. 468/91, de 6 de Abril, diploma que regulamenta o Decreto-Lei n.º.104/89, de 6 de Abril, no que respeita à matrícula e recrutamento dos marítimos. Esta Portaria prevê que do bilhete de desembarque - documento de desvinculação temporária ou definitiva de um tripulante do rol de tripulação - conste, de forma inequívoca, o motivo do desembarque.

A Comissão de Peritos tem considerado que esta disposição não dá correcto cumprimento à Convenção, pois o que esta prevê é a simples menção do desembarque e não os motivos do mesmo.

Assim, a Comissão de Peritos considera que deverá ser alterada aquela disposição, a fim de suprimir a menção do motivo no bilhete de desembarque.

No que respeita à denúncia do contrato de trabalho por tempo indeterminado, o disposto nesta matéria pela legislação nacional também

não se encontra totalmente conforme com a Convenção. Enquanto a Convenção prevê que o contrato de trabalho por tempo indeterminado possa ser denunciado por qualquer das partes num porto de carga ou descarga do navio, ou seja, em qualquer porto de escala, desde que seja observado o prazo de pré-aviso combinado para esse fim, o Decreto-Lei n.º 74/73 (art. 89.º) é mais restritivo do que a Convenção, na medida em que exige a apresentação, por parte do marítimo, do aviso prévio de denúncia do contrato pelo menos um mês antes da chegada ao porto de armamento e só a este porto. Restringe, portanto, o local de referência do aviso prévio ao porto de armamento. Por outro lado, não prevê o mesmo direito de denúncia por parte do armador.

A Comissão de Peritos da OIT tem chamado a atenção para a necessidade de rever o estabelecido pelo Regime Jurídico nesta matéria, abolindo a restrição nele contida, de forma a que o contrato possa terminar em qualquer porto em que a embarcação faça escala, e estendendo este direito ao armador, com a condição de que seja também observado um prazo de pré-aviso estabelecido para o efeito, o qual não poderá ser inferior ao fixado para o marítimo.

Poder-se-ia colocar a seguinte questão: o não reconhecimento, pela legislação nacional, do direito de denúncia do contrato por parte do armador consubstanciará um regime mais favorável ao trabalhador, do que o previsto na Convenção, prevalecendo, por isso, sobre esta, nos termos do n.º 8 do artigo 19.º da Constituição da OIT.?

Entendemos que não, uma vez que a disposição da Convenção relativa à denúncia do contrato visa proteger não só o marítimo como também o armador. Aliás, toda a Convenção tem como objectivo proteger os interesses das duas partes interessadas.

CONVENÇÃO Nº.108

DOCUMENTOS DE IDENTIFICAÇÃO DOS TRABALHADORES MARÍTIMOS, 1958

Campo de aplicação

Todos os marítimos matriculados, seja a que título for, a bordo de qualquer navio que não seja navio de guerra, registado em território no qual esta Convenção esteja em vigor e normalmente afecto à navegação.

Objectivo da Convenção

Instituir um documento de identificação nacional para os trabalhadores marítimos que seja reciprocamente reconhecido a nível internacional.

Resumo das disposições

Os Estados Membros que ratificarem a Convenção comprometem-se a passar aos trabalhadores marítimos seus naturais, que o solicitarem, um documento de identificação de marítimo. Este documento poderá ser também passado, a pedido dos interessados, aos marítimos não naturais do seu território, que sejam empregados a bordo de navios nele registados ou que estejam inscritos em agências de colocação do seu território.

A posse deste documento, com as características e os elementos previstos na Convenção, dá ao trabalhador o direito de entrar no território da autoridade que o passou e ainda no território de todos os Estados Membros onde esteja em vigor a Convenção, desde que essa entrada seja pedida para uma licença em terra de duração temporária, durante a escala do navio.

Actualidade da Convenção

Segundo o Estudo em Profundidade sobre as Normas Internacionais do Trabalho, de 1987, esta Convenção mantém a actualidade, devendo a sua aplicação ser promovida prioritariamente.

Ratificação por Portugal

Foi aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei nº. 47712, de 19 de Maio de 1967.

A ratificação foi registada no B.I.T. em 3 de Agosto de 1967.

Evolução da legislação portuguesa sobre a matéria da Convenção

Do Regulamento de Inscrição Marítima, aprovado pelo Decreto n.º.45969, de 15 de Outubro de 1964, constava um modelo de documento de identificação de marítimo, designado *cédula marítima*. Em 1967, este modelo foi aperfeiçoado, a fim de servir de documento de identificação do seu possuidor para os países que tivessem celebrado acordos com Portugal, a fim de facilitar a entrada e o trânsito de marítimos nos seus territórios.

Posteriormente à ratificação da Convenção e com vista a dar execução às suas disposições, foram publicados o Decreto-Lei n.º.224/72, de 1 de Julho, que instituiu um novo documento de identificação de marítimo (DIM), e a Portaria n.º.474/72, de 18 de Agosto, que regulamentou aquele diploma legal.

Este modelo de documento nunca chegou a ser impresso, nem emitido, nem, conseqüentemente, utilizado, devido, por um lado, à celebração de acordos bilaterais com vários países, tendo em vista a facilidade de circulação dos marítimos seus nacionais, e, por outro lado, por se ter entendido que a *cédula marítima* teria os mesmos efeitos do DIM, uma vez feita a devida adequação.

Uma das dificuldades que se colocava, relativamente à adequação do disposto na Convenção sobre a posse do documento pelo titular, com o disposto no Regulamento de Inscrição Marítima, segundo o qual a *cédula* ficava em poder dos comandantes dos navios enquanto o marítimo estivesse na situação de embarcado, foi, entretanto, ultrapassada.

Com efeito, o Decreto-Lei n.º. 104/89, de 6 de Abril, que revogou aquele Regulamento, ao instituir, de novo, a *cédula* de inscrição marítima, como documento de identificação profissional do marítimo, suprimiu aquela exigência.

A Portaria n.º.799/89, de 11 de Setembro, contém os regulamentos relativos à emissão das *cédulas*, à introdução nas mesmas de averbamentos, alterações e rectificações, à sua renovação e respectivo modelo.

Para que a *cédula* de inscrição marítima satisfizesse os objectivos da Convenção tornava-se ainda necessário que dela constasse a menção expressa de que constitui documento de identificação do marítimo titular, o que veio a ser estabelecido pela Portaria n.º.27/94, de 11 de Janeiro.

CONVENÇÃO Nº.7

IDADE MÍNIMA DE ADMISSÃO (TRABALHO MARÍTIMO), 1920

Campo de aplicação

Todos os vapores, navios ou embarcações, de propriedade pública ou particular, que efectuem navegação marítima, excluídos os navios de guerra.

Objectivo da Convenção

Abolir o trabalho infantil, fixando em 14 anos a idade mínima de admissão ao trabalho a bordo dos navios.

Resumo das disposições

Os Estados que ratificarem a Convenção comprometem-se a fixar em 14 anos a idade de admissão ao trabalho a bordo dos navios, excepto quando se trate de navios em que apenas trabalhem membros de uma mesma família ou de navios-escola, desde que este trabalho seja aprovado e fiscalizado pela autoridade marítima.

A fim de permitir o controlo da aplicação das disposições da Convenção, todos os comandantes ou patrões dos navios deverão ter um registo de inscrição ou um rol de tripulação que mencione todas as pessoas menores de 16 anos empregadas a bordo, com a indicação das datas de nascimento.

Actualidade da Convenção

De acordo com o Estudo em Profundidade sobre as Normas Internacionais do Trabalho, de 1987, esta Convenção perdeu, em parte, importância, devido ao facto de existirem Convenções mais actualizadas sobre a mesma matéria.

Ratificação por Portugal

A Convenção foi aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º.43020, de 15 de Junho de 1960.

A ratificação foi registada no B.I.T. em 24 de Outubro de 1960.

Evolução da legislação portuguesa sobre a matéria da Convenção

Quando da ratificação da Convenção, esta matéria encontrava-se regulada pelo Decreto-Lei n.º.23764, de 13 de Abril de 1934, que fixava em 14 anos a idade mínima de admissão ao trabalho marítimo e estabelecia a obrigatoriedade de todas as embarcações se munirem de rol de matrícula para poderem exercer a sua actividade, dele devendo constar o nome, idade e naturalidade de todos os seus tripulantes.

Posteriormente, estas disposições passaram a constar do Decreto-Lei n.º. 45968, de 15 de Outubro de 1964, e do Decreto n.º.45969, da mesma data (RIM).

Com a publicação do Decreto-Lei n.º.74/73, de 1 de Março, (Lei do Contrato de trabalho do pessoal da marinha de comércio), a matéria relativa ao rol de tripulação passou a ser regulada por este diploma. De acordo com o seu artigo 15.º., entre os elementos que devem constar do rol de tripulação mantêm-se os que respeitam ao nome e idade de cada tripulante.

Posteriormente, foi publicado o Decreto-Lei n.º.104/89, de 6 de Abril, que alterou o antigo Regulamento de Inscrição Marítima e definiu como idade mínima para efeitos de obtenção da inscrição marítima, os 16 anos.

CONVENÇÃO Nº.73

EXAME MÉDICO DOS TRABALHADORES MARÍTIMOS, 1946

Campo de aplicação

Navios de mar, de propriedade pública ou privada, destinados ao transporte de mercadorias ou de passageiros, com fins comerciais, matriculados em país onde a Convenção esteja em vigor, excepto barcos de pesca e outras embarcações de baixa tonelagem ou que naveguem em águas de estuários.

Objectivo da Convenção

Garantir que as pessoas empregadas a bordo gozem de saúde e não representem perigo para a saúde das restantes pessoas que seguem a bordo.

Resumo das disposições

Os Estados que ratificarem a Convenção obrigam-se a assegurar que ninguém é contratado para o serviço de bordo sem apresentar atestado médico comprovativo da sua aptidão física para o trabalho que vai executar.

De acordo com a Convenção, daquele atestado médico deverão constar indicações sobre o ouvido e a vista do interessado e deverá ainda constar que o mesmo não sofre de nenhuma afecção susceptível de ser agravada pelo trabalho no mar, de o tornar incapaz para este trabalho ou de acarretar risco para a saúde das outras pessoas que seguem a bordo.

O atestado médico terá uma validade de dois anos, salvo o atestado relativo à percepção das cores, que poderá ser válido por um período de seis anos.

Actualidade da Convenção

O Estudo em Profundidade sobre as Normas Internacionais do Trabalho, de 1987, considera que esta Convenção se mantém actual e que a sua aplicação deve ser promovida prioritariamente.

Ratificação por Portugal

A Convenção foi aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei nº.38362, de 4 de Agosto de 1951.

A ratificação foi registada no B.I.T. em 13 de Junho de 1952.

Evolução da legislação portuguesa sobre a matéria da Convenção

Quando da ratificação da Convenção, o diploma que se encontrava em vigor sobre a matéria da Convenção era o Decreto-Lei nº.24235, de 27 de Julho de 1934, que exigia exame médico, quer para efeitos de inscrição marítima ou de inscrição em listas para embarque depois de o marítimo ter sido desembarcado ou suspenso por motivo de doença, quer para fazer exame de acesso a certas categorias. Os certificados de aptidão física passados com base no exame médico tinham uma validade de 10 anos.

A Portaria nº.12790, de 18 de Abril de 1949, estabelecia quatro tabelas de doenças e deformidades que conferiam inaptidão para a admissão à escola náutica, para a inscrição marítima do pessoal destinado aos navios de comércio ou às restantes actividades marítimas e para o serviço a bordo.

A fim de conformar a legislação com o disposto na Convenção, o prazo de validade dos certificados de aptidão física estabelecido naquele Decreto-Lei foi reduzido para dois anos, pelo Decreto-Lei nº.41643 de 23 de Maio de 1958.

Posteriormente, esta matéria passou a ser objecto do Decreto nº.45969, de 15 de Outubro de 1964, que regulamentou o Decreto-Lei nº.45968, da mesma data. Aquele Decreto estabelecia a obrigatoriedade, para qualquer marítimo, dum certificado comprovativo da capacidade física, nos moldes e com o prazo de validade definidos na Convenção. Quanto ao prazo de validade dos certificados, a Portaria nº.380/79, de 30 de Julho, alterou parcialmente, o estabelecido naquele Regulamento, fixando em um ano o prazo de validade dos certificados dos menores de 18 anos.

Presentemente, a obrigatoriedade de apresentação de certificado de aptidão física para efeitos de embarque consta da Portaria nº.468/91, de 1 de Junho, que aprovou o Regulamento respeitante ao embarque dos marítimos e

inscrição no rol da tripulação das embarcações da marinha do comércio. A autoridade competente para a emissão do certificado é o centro de saúde da área de qualquer capitania do porto. Tal como prevê a Convenção, do certificado deve constar, designadamente, que o ouvido e a vista do interessado e a sua percepção das cores são satisfatórias e que o mesmo não sofre de nenhuma afecção susceptível de ser agravada pelo trabalho do mar, de o tornar incapaz para este trabalho ou de acarretar risco para a saúde das outras pessoas que seguem a bordo.

O prazo de validade do certificado é de dois anos, salvo para os menores de 18 anos, em que a validade é de um ano. No caso de o termo do período de validade se verificar durante a viagem, o certificado permanece válido até ao fim da mesma.

Também em conformidade com o estabelecido na Convenção, a Portaria prevê que, em casos de urgência, possa ser autorizado, para uma só viagem, o embarque de um tripulante sem o certificado de aptidão física e que, nos casos de recusa de emissão do certificado, o interessado possa recorrer para uma junta médica.

CONVENÇÃO Nº.69

DIPLOMA DE CAPACIDADE PROFISSIONAL DOS

COZINHEIROS DE BORDO, 1946

Campo de aplicação

Navios de mar de propriedade pública ou privada, destinados ao transporte de mercadorias ou de passageiros, com fins comerciais, e matriculados em país onde a Convenção esteja em vigor.

Objectivo da Convenção

Melhorar as condições de alimentação e de serviço de mesa a bordo dos navios de comércio.

Resumo das disposições

Ninguém pode ser contratado como cozinheiro de bordo de um navio abrangido pela Convenção sem possuir diploma comprovativo da sua aptidão para o exercício da profissão, salvo quando a autoridade competente entender que há falta de cozinheiros de bordo diplomados.

São condições indispensáveis para a obtenção do diploma possuir a idade mínima, ter servido no mar durante um período mínimo a fixar e ser aprovado no exame prescrito pela autoridade competente.

Actualidade da Convenção

De acordo com o Estudo em Profundidade sobre as Normas Internacionais do Trabalho, de 1987, esta Convenção mantém a actualidade, devendo a sua ratificação ser promovida prioritariamente.

Ratificação por Portugal

A Convenção foi aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei nº.38344, de 21 de Outubro.

A ratificação foi registada no B.I.T. em 13 de Junho de 1952.

Evolução da legislação portuguesa sobre a matéria

Quando da ratificação da Convenção, o diploma que regulava esta matéria era o Decreto-Lei nº. 23764, de 13 de Abril de 1934.

De acordo com este diploma, só era permitido o exercício da profissão de cozinheiro a bordo de navios de longo curso, de passageiros ou mistos, a inscritos marítimos portadores do respectivo diploma de capacidade profissional. Este era concedido pelas Capitánias, após a prestação de provas. A idade mínima legal para ser submetido a exame era de 21 anos.

Na sequência da ratificação da Convenção e com vista à harmonização da legislação interna com as disposições convencionais, aquele diploma foi parcialmente alterado pelo Decreto-Lei nº.41643, de 23 de Maio de 1958. Este diploma distinguiu duas categorias de cozinheiro de bordo: os cozinheiros de embarcações de longo curso (cozinheiros de 1ª classe) e os cozinheiros de embarcações de carga (cozinheiros de 2ª. classe); e acrescentou, aos requisitos anteriormente estabelecidos para requerer exame de cozinheiro, as exigências de carteira profissional e de um tempo mínimo de embarque no mar.

Com a entrada em vigor do Decreto-Lei 45968, de 15 de Outubro de 1964, e seu Regulamento, aprovado pelo Decreto nº. 45969, também de 15 de Outubro de 1964, esta matéria passou a ser objecto deste último diploma. Dele constavam os requisitos a satisfazer para a atribuição das três categorias de cozinheiro nele referidas - de 1ª. classe, de 2ª. classe e de barcos de pesca -, no que respeita à necessidade de ser submetido a exame, ao tempo mínimo de serviço exigido para a atribuição de cada uma dessas categorias e ao tempo mínimo de serviço para ascender à categoria superior. Revogado aquele Regulamento pelo Decreto-Lei nº.104/89, de 6 de Abril, esta matéria passou a ser objecto das Portarias nºs. 251/89, de 6 de Abril, 1086/90, de 27 de Outubro, e 468/91, de 1 de Junho.

A Portaria nº.251/89, depois de definir genericamente o conceito de cozinheiro, faz depender o exercício desta actividade, da obtenção da categoria respectiva, concedida mediante a realização de curso de formação para cozinheiro. Este curso, criado pela Portaria nº.1086/90, é ministrado na Escola de Mestrança e Marinhagem, e termina com a realização de um exame final para aferição dos conhecimentos respectivos. A idade mínima para ingresso nos cursos de formação é de 16 anos, tendo o curso a duração de 900 horas. O diploma emitido pela Escola de Mestrança e Marinhagem corresponde ao documento comprovativo da posse de cada categoria, que é a cédula de inscrição marítima passada pela Autoridade marítima através das capitánias dos portos - (Portaria nº.783/89, de 8 de Setembro).

Ao contrário do previsto na Convenção, a legislação em vigor não exige tempo mínimo de serviço no mar para a obtenção da categoria de cozinheiro de bordo.

CONVENÇÃO Nº.74

DIPLOMAS DE APTIDÃO DE MARINHEIRO QUALIFICADO, 1946

Campo de aplicação

Todos os navios em que existam tarefas a desempenhar no convés, correspondentes às que são desempenhadas por um marinheiro qualificado.

Objectivo da Convenção

Garantir a segurança do navio e das pessoas que seguem a bordo.

Resumo das disposições

Nenhum indivíduo poderá prestar serviço como marinheiro qualificado a bordo de um navio, se não possuir, de acordo com a legislação nacional, um diploma de capacidade profissional.

A autoridade competente deve fornecer esse diploma, depois de exame prévio e uma vez que o interessado tenha atingido a idade mínima fixada pelos regulamentos, a qual não pode ser inferior a 18 anos, e tenha servido a bordo e no convés por um período igual ou superior ao mínimo fixado, não podendo ser inferior a 36 meses, excepto nos casos em que tenha frequentado, com aproveitamento, um curso de formação profissional ou tenha servido dezoito meses a bordo de um navio-escola.

No exame deverá atender-se à competência do indivíduo para a execução de todos os serviços que podem ser exigidos a um marinheiro qualificado, incluindo a manobra de embarcações de salvamento

Actualidade da Convenção

O Estudo em Profundidade sobre as Normas Internacionais do Trabalho, de 1987, considera que esta Convenção se mantém actual e que a sua aplicação deve ser promovida prioritariamente.

Ratificação por Portugal

A Convenção foi aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º.38365, de 6 de Agosto de 1951.

A ratificação foi registada no B.I.T., em 13 de Junho de 1952.

Evolução da legislação portuguesa sobre a matéria da Convenção

Quando da ratificação, a matéria da Convenção encontrava-se regulada pelo Decreto-Lei n.º.23764, de 13 de Abril de 1934. Nos termos deste Decreto-Lei, só os inscritos marítimos podiam matricular-se para os serviços que respeitavam à classe em que se achavam inscritos; assim, apenas os indivíduos inscritos como marinheiros podiam preencher os lugares de marinheiro estabelecidos nas lotações dos navios; por outro lado, só podiam ser submetidos a exame para marinheiro os indivíduos com mais de 21 anos e com, pelo menos, 180 dias de embarque no mar, matriculados como moços, ou 180 dias de embarque em navios de guerra fora dos portos do continente, como praças da Armada.

O tempo de embarque estabelecido naquele diploma era, pois, inferior ao exigido pela Convenção, tendo a Comissão de Peritos para a Aplicação das Normas da OIT., logo após o primeiro relatório sobre a aplicação da Convenção em Portugal, começado a chamar a atenção do Governo para a necessidade de adequar a legislação interna ao disposto na Convenção.

Foi com o Decreto-Lei n.º.41643, de 23 de Maio de 1958, que o tempo de embarque no mar como moço, exigido para requerer exame de marinheiro, foi alargado, passando a ser de 36 meses, conforme estabelecido na Convenção. Também em conformidade com o previsto na Convenção, permitia-se que, se o interessado fosse diplomado com o curso da Escola de Marinheiros e de Mecânicos da Marinha Mercante, pudesse requerer exame apenas com 18 anos de idade e 24 meses de embarque como moço. Em relação aos praças da Armada, o tempo mínimo de embarque exigido para requerer o exame para marinheiro era de 2 anos em navios de guerra fora dos portos do continente.

Posteriormente, esta matéria passou a ser regulada pelo Decreto-Lei n.º.45968, de 15 de Outubro de 1964 e respectivo Regulamento, aprovado pelo Decreto n.º.45969, da mesma data. Para requerer o exame de marinheiro

qualificado, ou seja, de 1ª. classe, era necessário ter, pelo menos, 21 anos de idade e 36 meses de embarque no mar, como marinheiro de 2ª. classe. Para os indivíduos diplomados com o curso da Escola de Marinheiros e Mecânicos da Marinha Mercante, o tempo mínimo de embarque no mar, como marinheiro de 2ª. classe, era de 24 meses. Se o requerente tivesse sido praça da Armada, o tempo mínimo de embarque era de dois anos em navios de guerra fora dos portos do continente.

Aquele Decreto foi, entretanto, alterado pela Portaria nº.463/77, de 27 de Julho, que impôs, como exigência necessária para que um marítimo obtivesse a categoria de marinheiro de 1ª. classe, para além dos 36 meses de embarque no mar como marinheiro de 2ª. classe, a aprovação no exame para essa categoria ou a frequência, com aproveitamento, de um curso de preparação para marinheiro da Escola de Mestrança e Marinhagem.

Presentemente, esta matéria é objecto da Portaria nº.251/89, de 6 de Abril, que estabelece, como requisitos para a obtenção da categoria de marinheiro de 1ª. classe, possuir o curso de marinheiro, ter a categoria de marinheiro de 2ª. classe e ter dois anos de embarque, como marinheiro de 2ª classe, em embarcações do comércio, rebocadores ou embarcações auxiliares.

A Portaria não estabelece uma idade mínima para a obtenção da categoria de marinheiro de 1ª. classe, o que tem suscitado observações por parte da Comissão de Peritos da OIT. O Governo tem entendido que o requisito da idade é satisfeito conjugando a idade para a obtenção da inscrição marítima (no mínimo, 16 anos) com o percurso que o interessado tem de cumprir para adquirir a categoria de marinheiro de 1ª. classe, designadamente ser marinheiro de 2ª. classe com dois anos de embarque.

CONVENÇÃO N.º 23

REPATRIAMENTO DOS MARÍTIMOS, 1926

Campo de aplicação

Todos os navios de mar registados no país de um dos membros que tenha ratificado a presente Convenção e aos armadores, comandantes e marítimos desses navios, excepto navios de guerra, navios do Estado não afectos ao comércio, barcos de pesca e outras pequenas embarcações.

Objectivo da Convenção

Assegurar o repatriamento de todos os trabalhadores marítimos desembarcados em país estrangeiro.

Resumo das disposições

O Estado-membro que ratificar a Convenção obriga-se a garantir a qualquer marítimo desembarcado no decurso ou no termo do contrato, o direito de ser transportado para o respectivo país, ou porto onde foi contratado ou porto de partida do navio.

Deve ainda determinar a entidade responsável pelo encargo do repatriamento. As despesas do repatriamento - que incluem transporte, alojamento e alimentação - não podem ser deixadas a cargo do marítimo se este tiver sido desembarcado devido a acidente ocorrido ao serviço do navio, a naufrágio, a doença que não tenha sido provocada voluntariamente por ele nem causada por uma falta sua ou a despedimento por quaisquer causas que não lhe sejam imputáveis. Se necessário, o Estado deverá adiantar o pagamento das despesas de repatriamento.

Actualidade da Convenção

Esta Convenção foi revista pela Convenção n.º.166, sobre o repatriamento dos marítimos, 1987. Continua, no entanto, aberta à ratificação.

Ratificação por Portugal

A Convenção foi aprovada para ratificação pelo Decreto nº.113/82, de 13 de Outubro.

A ratificação foi registada no B.I.T. em 26 de Maio de 1983.

Evolução da legislação portuguesa sobre a matéria da Convenção

Esta matéria encontra-se regulada no Regime Jurídico do Contrato Individual de Trabalho para a Marinha de Comércio (art.93º.) e no Código Comercial.

O direito ao repatriamento abrange todas as categorias de marítimos nacionais titulares de inscrição marítima, embarcados em navios nacionais, quer em portos nacionais quer em portos estrangeiros.

Os marítimos têm direito ao repatriamento nos casos de rompimento da viagem, de venda do navio, de doença, lesão ou ferimento que requeiram tratamento em terra, e ainda por cessação do contrato de trabalho, excepto no caso de rescisão unilateral sem justa causa por parte do marítimo. As despesas de repatriamento correm por conta do capitão do navio, em representação e sob a responsabilidade do armador, e compreendem o transporte, o alojamento e a alimentação. O local para onde o marítimo tem direito a ser transportado é o porto de embarque, o porto de recrutamento ou o porto de armamento.

A Comissão de Peritos da OIT tem chamado a atenção do Governo para a necessidade de adoptar medidas que garantam também o repatriamento no caso de rescisão unilateral do contrato, sem justa causa, por iniciativa dos marítimos, embora as respectivas despesas possam ficar a cargo destes. O Governo entende que, na prática, neste caso o armador é obrigado a garantir e encaminhar o regresso do marítimo, embora fiquem a cargo do tripulante as respectivas despesas, e que esta prática virá a ser reflectida no novo regime jurídico do contrato individual de trabalho para a marinha de comércio, em preparação.

O repatriamento dos marítimos estrangeiros embarcados no seu país encontra-se garantido na nossa lei, na medida em que se prevê o direito ao

repatriamento para o porto de embarque e este porto é o da nacionalidade do marítimo. Não se encontra, no entanto, regulada, a situação dos marítimos estrangeiros embarcados em porto de país que não o seu. Até à abertura das fronteiras ao espaço comunitário europeu, a questão do repatriamento de marítimos estrangeiros embarcados no nosso país não se colocava, uma vez que não era permitido o embarque de marítimos estrangeiros em navios portugueses. Com a possibilidade de recrutar marítimos de outras nacionalidades e na falta de disposições legais que regulem estes casos, tem-se considerado, numa interpretação extensiva do artigo 40º. do Regime Jurídico, que os marítimos estrangeiros beneficiam do mesmo regime aplicável aos marítimos portugueses.

CONVENÇÃO Nº. 146

FÉRIAS ANUAIS PAGAS DOS MARÍTIMOS, 1976

Campo de aplicação

Todas as pessoas que desempenhem qualquer função a bordo de um navio de mar registado no território de um Estado que tenha ratificado a Convenção e que não seja navio de guerra ou navio afecto à pesca ou a operações similares.

Objectivo da Convenção

Assegurar aos trabalhadores a quem se aplica a Convenção um período mínimo de férias anuais remuneradas.

Resumo das disposições

Os marítimos a quem se aplique a Convenção terão direito a férias pagas com uma duração nunca inferior a trinta dias civis por cada ano de serviço.

Os marítimos que tenham completado, no decurso de determinado ano, um período de serviço com duração inferior ao período requerido para terem direito ao período total de férias têm direito a um período de férias de duração proporcionalmente reduzida.

A autoridade competente deverá fixar o modo de calcular o tempo de serviço exigido para a determinação do direito a férias.

A autoridade competente fixará também as condições em que o serviço efectuado fora do contrato de trabalho marítimo⁽¹⁾ e as faltas ao trabalho para participar em cursos de formação profissional marítima ou por motivos independentes da vontade do marítimo deverão ser contados como tempo de serviço.

⁽¹⁾ Para efeitos da Convenção, considera-se serviço efectuado fora do contrato de trabalho marítimo o tempo passado pelo marítimo a bordo de um navio num porto e os períodos durante os quais se mantém à disposição do empregador.

Não serão incluídos no período mínimo de férias anuais pagas os dias feriados oficiais ou tradicionais, os períodos de incapacidade para o trabalho resultantes de doença, acidente ou maternidade, as autorizações temporárias de ausência em terra concedidas durante o contrato de trabalho e as licenças compensatórias de qualquer natureza.

Durante as férias, os trabalhadores têm direito à sua remuneração normal, calculada de harmonia com o disposto na legislação nacional ou em convenção colectiva, devendo incluir um abono para alimentação. Essa remuneração deverá ser paga, em princípio, antes das férias.

A legislação nacional ou as convenções colectivas podem prever o fraccionamento das férias anuais ou a acumulação das férias adquiridas no decurso de um ano com as férias posteriores.

Em casos excepcionais, quando as necessidades do serviço o exigirem, as férias anuais podem ser substituídas por indemnização pecuniária equivalente, pelo menos, à remuneração normal acrescida das remunerações em espécie.

A época em que as férias devem ser gozadas será determinada pelo empregador após consulta e, na medida do possível, com o acordo dos marítimos interessados ou dos seus representantes, a não ser que seja fixada por via regulamentar.

Os marítimos não poderão ser obrigados a gozar as férias anuais num local diferente do local do contrato ou do local de recrutamento, conforme o que estiver mais perto do seu domicílio, salvo disposição em contrário de convenção colectiva ou da legislação nacional.

É nulo qualquer acordo relativo à perda do direito às férias anuais remuneradas ou à renúncia às mesmas férias.

Os marítimos em gozo de férias anuais não serão chamados ao serviço, senão em caso de extrema urgência e mediante aviso prévio razoável.

Actualidade da Convenção

O Estudo em Profundidade sobre as Normas Internacionais do Trabalho, de 1987, considera que esta Convenção se mantém actual e que a sua aplicação deve ser promovida prioritariamente.

Ratificação por Portugal

A Convenção foi aprovada para ratificação pelo Decreto n.º 108/82, de 6 de Outubro.

A ratificação foi registada no B.I.T. em 25 de Junho de 1984.

Evolução da legislação portuguesa sobre a matéria da Convenção

Esta matéria encontra-se regulada nos artigos 48.º e seguintes do Regime Jurídico do Contrato de Trabalho do Pessoal da Marinha de Comércio (Decreto-Lei n.º 74/73, de 1 de Março)

Este diploma estabelece a obrigatoriedade de o tripulante gozar anualmente, pelo menos, vinte e quatro ou trinta e seis dias de férias, incluindo domingos e feriados, consoante não esteja ou esteja isento de horário de trabalho.

Para os tripulantes em serviço nos navios-tanques, petroleiros e butaneiros os períodos mínimos referidos são, respectivamente, de trinta e dois e quarenta e oito dias.

No ano subsequente ao da admissão, o tripulante tem direito a gozar um período de férias proporcional ao tempo de serviço prestado no ano anterior.

Determinadas faltas justificadas não são descontadas no período de férias. As faltas motivadas por doença ou acidente de trabalho só são descontadas a partir de cento e vinte dias, à razão de um dia de férias por cada oito dias de faltas.

A remuneração devida ao marítimo durante as férias não pode ser inferior à média ponderada dos elementos constitutivos da retribuição, acrescida de um subsídio nos termos e condições a fixar em convenção colectiva de trabalho. A remuneração e o subsídio devem ser pagos antes do início das férias.

A época de férias será estabelecida por acordo entre o armador e o marítimo. Na falta de acordo, compete ao armador fixar a época de férias no período de 1 de Maio a 31 de Outubro ou de 1 de Novembro a 30 de Abril, do que dará conhecimento ao marítimo com uma antecedência mínima não inferior a trinta dias, não podendo fixar a época de férias no mesmo período em dois anos consecutivos.

As férias deverão ser gozadas seguidamente, podendo, porém, por acordo das partes, ser gozadas interpoladamente no decurso do ano a que digam respeito, não podendo um dos períodos ser inferior a metade do número total de dias a gozar.

No mesmo ano, o armador apenas pode cumular as férias dos marítimos relativas a dois anos, sem prejuízo dos casos em que o marítimo não tenha podido gozar férias na época convencionada ou fixada pelo armador, por motivo de doença ou por ter sido convocado a prestar serviço militar.

Salvo acordo das partes, as férias serão concedidas no porto de armamento, na localidade da sede do armador ou no porto de recrutamento, tendo o marítimo direito às passagens para e do local de férias, por conta do armador, em meio de transporte à escolha deste. A duração das viagens só será incluída no período de férias se o marítimo utilizar meio de transporte mais demorado do que o escolhido pelo armador.

Embora a legislação interna dê quase total cumprimento aos princípios convencionais, há alguns aspectos que não se encontram suficientemente contemplados na lei:

- enquanto a Convenção estabelece um período mínimo de férias de trinta dias por cada ano de serviço, o Decreto-Lei n.º 74/73 prevê para os tripulantes não isentos de horário de trabalho um período mínimo de férias de vinte e quatro dias;
- enquanto a Convenção prevê que os dias feriadados não devem ser considerados como parte das férias anuais, a legislação portuguesa dispõe que o período mínimo de férias inclui os domingos e feriados;
- a Convenção prevê o direito a férias de duração proporcionalmente reduzida para os marítimos que no decurso de determinado ano não tenham completado o período de serviço requerido para terem direito à

totalidade do período de férias e a nossa legislação interna é omissa quanto a esta matéria;

- enquanto a Convenção prevê que o serviço efectuado fora do contrato e as faltas dadas para participar em cursos de formação profissional marítima devem ser contados no período de serviço, a legislação é omissa quanto às consequências destas duas situações no direito a férias.

O Governo tem considerado ultrapassadas, na prática, as desconformidades da legislação interna com o preceituado na Convenção, no que respeita aos aspectos apontados, através dos instrumentos de regulamentação colectiva de trabalho aplicáveis ao sector, cujo regime, por ser mais favorável aos trabalhadores marítimos, é o efectivamente aplicado.

Não obstante, a Comissão de Peritos da OIT tem chamado a atenção do Governo para a necessidade de conformar a legislação interna com o disposto na Convenção.

CONVENÇÃO N.º 68

ALIMENTAÇÃO E SERVIÇO DE MESA A BORDO (TRIPULAÇÃO DOS NAVIOS), 1946

Campo de aplicação

Todos os navios de mar, de propriedade pública ou privada, destinados ao transporte de mercadorias ou passageiros, com fins comerciais, e matriculados em país onde a Convenção esteja em vigor.

Objectivo da Convenção

A existência de um nível satisfatório de alimentação e de serviço de mesa para as tripulações.

Resumo das disposições

Os Estados que ratificarem a Convenção devem elaborar e aplicar regulamentos referentes às provisões de víveres e água e ao serviço de mesa, bem como à construção, localização, arejamento, aquecimento, iluminação, instalação de água e apetrechamento da cozinha e de outros locais de bordo destinados ao serviço geral, incluindo as despensas e os compartimentos frigoríficos.

Devem possuir uma legislação sobre abastecimentos de víveres e água que, atendendo à lotação e à duração e carácter da viagem, satisfaçam no que respeita à quantidade, valor nutritivo, qualidade e variedade e sobre as instalações e o apetrechamento do serviço de cozinha e de mesa, de forma a permitir o fornecimento de refeições convenientes aos membros da tripulação.

Devem ainda promover o estudo de métodos próprios para assegurar às tripulações alimentação e serviço de mesa satisfatórios e a difusão de informações educativas sobre esses métodos. Devem organizar cursos de formação profissional para o serviço de mesa e de cozinha a bordo de navios e cursos de aperfeiçoamento e actualização dos conhecimentos, prevendo a

concessão de diplomas de aptidão aos membros do pessoal a quem foram exigidas qualificações especiais.

Têm também a obrigação de assegurar a inspecção, a bordo, das provisões de víveres e água, bem como dos locais, instalações e utensílios destinados à armazenagem, manipulação e preparação de géneros alimentícios. Os resultados de cada inspecção devem ser reduzidos a escrito.

A legislação deve estabelecer um sistema de fiscalização das provisões de víveres e água, de todos os locais e utensílios empregados na armazenagem e manipulação dos víveres e da água, da cozinha e de qualquer outra instalação utilizada para a preparação e serviço das refeições e ainda da aptidão profissional do pessoal de cozinha e de mesa para o qual a legislação exija qualificações especiais.

A autoridade competente deve apresentar um relatório anual.

Os representantes da autoridade competente do país de matrícula procederão a inspecção extraordinária em caso de queixa formulada, pelo menos vinte e quatro horas antes da partida do navio, por uma organização reconhecida de armadores ou de trabalhadores marítimos ou por número determinado ou proporcional de membros da tripulação fixado pela legislação nacional.

Os inspectores poderão fazer recomendações ao armador, ao capitão ou a qualquer outra pessoa responsável, devendo a legislação prever sanções com o fim de melhorar o nível do serviço de cozinha e de mesa a bordo.

Actualidade da Convenção

O Estudo em Profundidade sobre as Normas Internacionais do Trabalho, de 1987, considera que esta Convenção se mantém actual e que a sua aplicação deve ser promovida prioritariamente.

Ratificação por Portugal

A Convenção foi aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei nº. 38340, de 16 de Julho de 1951.

A ratificação foi registada no B.I.T. em 13 de Junho de 1952.

Evolução da legislação portuguesa sobre a matéria da Convenção

O Decreto-Lei n.º.42978, de 14 de Maio de 1960, publicado na sequência da ratificação da Convenção, pretendeu alterar, de acordo com os princípios convencionais, o que até então estava estabelecido em matéria de alimentação e serviço de mesa das tripulações dos navios no mar, Os Decretos-Lei n.º.s 23764, de 13 de Abril de 1934, e 41643, de 23 de Maio de 1958, também iam ao encontro do estabelecido na Convenção, na medida em que determinavam as exigências essenciais ao exercício da profissão de cozinheiro.

Entretanto, na sequência de observações feitas pela Comissão de Peritos, o Decreto-Lei 47763, de 24 de Junho de 1967, a fim de conformar a legislação com o disposto na Convenção, alterou o estabelecido no Decreto-Lei n.º.42878, no que respeitava à inspecção extraordinária. Com efeito, enquanto este diploma apenas previa a inspecção extraordinária nos casos de queixa do Grémio dos Armadores e da União dos Sindicatos de Oficiais, Mestrança e Marinhagem da Navegação, o Decreto-Lei n.º.47763 acrescentou àqueles dois casos a possibilidade de inspecção extraordinária no caso de queixa formulada por membros da tripulação.

Posteriormente, o Decreto-Lei n.º.42878 foi revogado pelo Decreto-Lei n.º.195/78, de 19 de Julho, que actualizou e aperfeiçoou o regime da alimentação e serviço de mesa das tripulações dos navios de comércio, seguindo de perto os princípios da Convenção, no que respeita à formação e atribuições dos trabalhadores inscritos marítimos recrutados para os serviços de mesa e cozinha e às inspecções da qualidade e quantidade dos alimentos, dos locais, instalações e utensílios destinados à armazenagem, manipulação e preparação dos géneros alimentícios, bem como em relação às inspecções extraordinárias, relatórios e sanções. Os anexos ao Decreto-Lei n.º.195/78 foram aprovados pela Portaria n.º.491/78, de 28 de Agosto.

Sobre esta matéria, foi, posteriormente, publicado o Decreto-Lei n.º.285/93, de 18 de Agosto, que, tendo também como preocupação dar satisfação ao preceituado na Convenção, adequou o disposto naqueles diplomas às realidades actuais da organização e das condições de trabalho a bordo dos navios.

CONVENÇÃO Nº. 92

ALOJAMENTO DA TRIPULAÇÃO A BORDO, 1949

Campo de aplicação

Todos os navios de mar, de propulsão mecânica, de propriedade pública ou privada, destinados ao transporte de mercadorias ou passageiros, com fins comerciais, e matriculados em país onde a presente Convenção esteja em vigor, excepto navios de pesca e navios de baixa tonelagem.

Objectivo da Convenção

Garantir à tripulação dos navios condições de segurança, higiene e conforto, a nível dos alojamentos.

Resumo das disposições

Os Estados que ratificarem a Convenção obrigam-se a submeter à aprovação da autoridade competente, antes de ser iniciada a construção ou reconstrução de qualquer navio, o respectivo plano, com a indicação do lugar e das disposições gerais de alojamento da tripulação.

A autoridade competente deverá inspeccionar o navio e assegurar-se de que os alojamentos da tripulação estão em conformidade com as condições exigidas pelas leis e regulamentos, na ocasião da primeira matrícula ou de nova matrícula do navio, sempre que os alojamentos tenham sido substancialmente modificados ou reconstruídos e ainda quando uma organização de trabalhadores marítimos representativa apresente queixa à autoridade competente no sentido de que esses alojamentos não estão em conformidade com as disposições da Convenção.

O Estado deve tomar medidas no sentido de que a localização, os meios de acesso, a construção e disposição dos alojamentos dos tripulantes em relação às outras partes do navio garantam suficiente segurança e protecção contra o mar e as intempéries, bem como o isolamento contra o calor e o frio e contra

o excessivo ruído e cheiros ou emanações provenientes das outras partes do navio. Em princípio, os camarotes devem ser colocados acima da linha de carga, a meia nau ou à ré.

Os camarotes e refeitórios deverão ser convenientemente ventilados e iluminados pela luz natural e providos com instalações adequadas para iluminação artificial. Salvo a bordo dos navios destinados exclusivamente a viagens nos trópicos ou no Golfo Pérsico, deverá existir uma instalação conveniente de aquecimento para o alojamento da tripulação.

Serão instalados a bordo dos navios refeitórios em número suficiente, distintos para as diversas categorias de pessoal.

Deverá haver um ou mais recintos em convés descoberto destinados aos membros da tripulação quando estejam de folga, com área suficiente, atendendo à dimensão e lotação do navio. Os navios deverão ter instalações sanitárias suficientes, compreendendo lavatórios, banheiras e/ou chuveiros; as sentinas serão instaladas separadamente. Salvo na navegação costeira, todos os navios que embarquem tripulação de quinze ou mais pessoas e se destinem a viagens de duração superior a três dias deverão ter uma enfermaria independente.

Os locais que constituem os alojamentos da tripulação deverão ser sujeitos a inspecções, com intervalos regulares não superiores a uma semana, no que respeita à limpeza e condições de habitabilidade.

Actualidade da Convenção

O Estudo em Profundidade sobre as Normas Internacionais do Trabalho, de 1987, considera que esta Convenção se mantém actual e que a sua aplicação deve ser promovida prioritariamente.

Ratificação por Portugal

A Convenção foi aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 38800, de 25 de Junho de 1952.

A ratificação foi registada no B.I.T. em 29 de Julho de 1952.

Evolução da legislação portuguesa sobre a matéria da Convenção

Quando da ratificação da Convenção, esta matéria encontrava-se regulada através dos seguintes diplomas: Decreto n.º.13274, de 11 de Março de 1927 (Regulamento sobre as condições que devem satisfazer os alojamentos das tripulações), Decreto n.º.15372, de 9 de Abril de 1928 (Segurança da navegação) e o Decreto n.º.15452, de 9 de Maio de 1928 (Regulamento sobre a fiscalização das condições de segurança do material flutuante).

Posteriormente, o Decreto-Lei n.º.43026, de 23 de Junho de 1960, integrou no direito interno os princípios da Convenção, revogando as disposições e regulamentos que colidiam com aqueles princípios.

Na sequência do previsto neste diploma, foi aprovado, pelo Decreto n.º.48529, de 16 de Agosto de 1968, o Regulamento sobre os alojamentos das tripulações dos navios mercantes.

CONVENÇÃO Nº.8

INDEMNIZAÇÃO POR DESEMPREGO EM CASO DE PERDA POR NAUFRÁGIO, 1920

Campo de aplicação

Todos os barcos, navios ou embarcações, qualquer que seja o seu tipo, de propriedade pública ou privada, que efectuem navegação marítima, com exclusão dos navios de guerra.

Objectivo da Convenção

Obviar ao desemprego resultante da perda do navio por naufrágio.

Resumo das disposições

Em caso de perda de qualquer navio por naufrágio, o armador ou a pessoa com a qual o marítimo celebrou um contrato para trabalhar a bordo do navio deverá pagar, a cada um dos marítimos empregados nesse navio, uma indemnização.

Essa indemnização será paga por cada dia do período efectivo de desemprego, à taxa do salário pagável ao marítimo em virtude do contrato, podendo, todavia, o respectivo montante total ser limitado a dois meses de salários.

A indemnização gozará dos mesmos privilégios que os salários em atraso e os marítimos poderão recorrer, para a receber, a processos idênticos aos usados para aqueles.

Actualidade da Convenção

De acordo com o Estudo em Profundidade sobre as Normas Internacionais do Trabalho, de 1987, esta Convenção mantém a actualidade, devendo a sua aplicação ser promovida prioritariamente.

Ratificação por Portugal

Foi aprovada para ratificação pelo Decreto n.º 133/80, de 28 de Novembro. A ratificação foi registada no B.I.T. em 19 de Maio de 1980.

Evolução da legislação portuguesa sobre a matéria da Convenção

Esta matéria é objecto do Regulamento de Inscrição Marítima (art.173.º. §1.º do Decreto n.º 45969, de 15 de Outubro de 1964) e do Regime Jurídico do Contrato Individual de Trabalho do Pessoal da Marinha do Comércio (art.82.º.n.º.1 alínea b) do Decreto-Lei n.º.74/73, de 1 de Março).

Havendo naufrágio, o contrato, ainda que expirado o respectivo prazo, permanece válido até estarem concluídos os trabalhos relativos à salvação das pessoas e bens, sendo devido o pagamento dos salários, à tripulação, enquanto durar a execução desses trabalhos.

O pagamento de salários para além da data do naufrágio está, assim, dependente de a tripulação ter contribuído para a salvação das pessoas e bens e é relativo apenas a esse período de tempo.

Estas disposições não estão em conformidade com o estabelecido na Convenção, quer no que se refere ao período de pagamento da indemnização por naufrágio, quer no que respeita às condições exigidas para adquirir o direito a essa indemnização, o que tem vindo a suscitar, desde o primeiro relatório apresentado por Portugal, sobre a aplicação da Convenção, observações por parte da Comissão de Peritos.

Aguarda-se a aprovação de um novo Regime Jurídico do Contrato Individual do Trabalho do Pessoal da Marinha de Comércio, que se espera vir a integrar esta matéria, regulando-a em conformidade com o estabelecido na Convenção.

Os créditos emergentes da cessação do contrato de trabalho em caso de perda do navio por naufrágio gozam, de acordo com o artigo 25.º do Decreto-Lei n.º.74/75, dos mesmos privilégios que a lei geral consigna aos créditos dos trabalhadores.

ANEXO I

Estados Membros da OIT

(em 31.12.1997)

Afeganistão	Costa do Marfim	Israel	Peru
África do Sul	Croácia	Itália	Polónia
Albânia	Cuba	Jamaica	Portugal
Alemanha	Dinamarca	Japão	Quatar
Angola	Djibouti	Jordânia	Quénia
Antígua - e - Barbuda	Dominicana	Jugoslávia	Reino-Unido
Arábia Saudita	Dominica	Kinghizistão	Roménia
Argélia	Egipto	Koweit	Ruanda
Argentina	El Salvador	Laos, Rep.Dem. Popular do	Federação Russa
Arménia	Emiratos Árabes Unidos	Lesoto	Santa Luzia
Austrália	Equador	Letónia	São Kitts e Nevis
Austria	Eritreia	Líbano	São Marinho
Azerbaijão	Eslováquia	Libéria	São Tomé-e-Príncipe
Bahamas	Eslovénia	Líbia , Jmaíria Árabe da	São Vicente e Grenadinas
Bahrein	Espanha	Lituânia	Seicheles
Bangladesh	Estónia	Luxemburgo	Senegal
Barbados	Estados Unidos	Macedónia,ex-Rep.Jugosláva da	Serra Leoa
Bielorrússia	Etiópia	Madagascar	Singapura
Bélgica	Fidji	Malásia	Stria, Rep. Árabe da
Belize	Filipinas	Malawi	Somália
Benim	Finlândia	Mali	Sri Lanca
Bolívia	França	Malta	Sudão
Bósnia-Herzegovina	Gabão	Marrocos	Suécia
Botswana	Gâmbia	Maurícia	Suiça
Brasil	Gana	Mauritânia	Suazilândia
Bulgária	Georgia	México	Suriname
Burkina-Faso	Granada	Moçambique	Tadjiquistão
Burundi	Grécia	Moldávia, Rep. da	Tailândia
Cabo Verde	Guatemala	Mongólia	Tanzânia, Rep. Unida da
Cambodja	Guiana	Myanmar	Togo
Camarões	Guiné	Namíbia	Trinidade e Tobago
Canadá	Guiné-Bissau	Nepal	Tunísia
Cazaquistão	Guiné Equatorial	Nicarágua	Turquemenistão
Rep. Centro-Africana	Haiti	Níger	Turquia
Chade	Honduras	Nigéria	Ucrânia
Rep. Checa	Hungria	Noruega	Uganda
Chile	Iemen	Nova-Zelândia	Uruguai
China	Ilhas Salomão	Omã	Uzebeiquistão
Chipre	Índia	Países-Baixos	Venezuela
Colômbia	Indonésia	Panamá	Vietname
Comores	Irão, Rep. Islâmica do	Panamá	Zaire
Congo	Iraque	Papua-Nova-Guiné	Zâmbia
Coreia, Rep. da	Irlanda	Paquistão	Zimbabué
Costa Rica	Islândia	Paraguai	

ANEXO II

Actual composição da Comissão Paritária Marítima

(84ª. sessão (marítima) da Conferência Internacional do Trabalho, Junho 1996)

Membros designados pelo Conselho de Administração:

HOFE, delegado dos empregadores - Noruega

CALAMATTA, delegado dos trabalhadores - Malta

Membros empregadores titulares:

PAYNE (Australiá)
MORALES VILLAMOR (Chile)
SPRINGBORG (Dinamarca)
ABDOU (Egipto)
SULPICE (França)
LINDEMANN (Alemanha)
PARK (República da Coreia)
AL FAUZAN (Koweït)
BOUWMAN (Países Baixos)
ALIYU MOHAMMED (Nigéria)
VATNE (Noruega)
SALINAS (Filipinas)
KOLTSIDOPOULOS (Grécia)
GHILDIYAL (Índia)
AGLIETA (Itália)
MASUDA (Japão)
NIEWEGLOWSKI (Polónia)
ZAMARIANOV (Federação Russa)
LUSTED (Reino Unido)
COX (Estados Unidos)

Membros empregadores adjuntos:

CABRAL (Argentina)
SMITH (Libéria)
GONZALEZ SCHIVON (México)
GEZELIUS (Suécia)

Membros trabalhadores titulares:

HARVEY (África do Sul)
BARNES (Índia)
NAKANISHI (Japão)
OCA (Filipinas)
ROSS (Australiá)
ZHANG SHIHUI (China)
BENZE (Alemanha)
EREMENKO (Federação Russa)
Suplente: KEPP (Federação Russa)
GJESTRUM (Noruega)
Suplente: DEGERUD (Noruega)
DI FIORE (Itália)
FUNCH (Dinamarca)
Suplente: BERLAU (Dinamarca)
HALAS (Grécia)
ABRAHAMSSON (Suécia)
MENTEROLA (Espanha)
ORRELL (Reino Unido)
Suplente: SANTEMARA (Reino Unido)
NARELLI (França)
Suplente: VERRIEUX (França)
BERLAN (Croácia)
Suplente: SOZO (Croácia)
VRIESEN (Países Baixos)
FAY (Estados Unidos)
SOUSA DE FIGUEIREDO (Brasil)

Membros trabalhadores adjuntos:

ELSOBIHY (Egipto)
DIELIS (Belgica)
GRALEWICZ (Canada)
MORATO (Argentina)

ANEXO III

Convenções e Recomendações sobre trabalho marítimo

Convenções:

- 1 n.º 7, sobre a idade mínima de admissão (trabalho marítimo), 1920
- n.º 8, sobre as indemnizações de desemprego em caso de perda por naufrágio, 1920
- n.º 9, sobre a colocação dos marítimos, 1920
- 1 n.º 15, sobre a idade mínima de admissão (ajudantes de fogueiros e fogueiros), 1921
- n.º 16, sobre o exame médico dos jovens (trabalho marítimo), 1921
- n.º 22, sobre o contrato de trabalho dos marítimos, 1926
- 1 n.º 23, sobre o repatriamento dos marítimos, 1926
- n.º 53, sobre os diplomas de aptidão dos oficiais, 1936
- 1,2,3 n.º 54, sobre as férias remuneradas dos marítimos, 1936
- n.º 55, sobre obrigações do armador (doença ou acidente do pessoal do mar), 1936
- 1,2 n.º 56, sobre a segurança na doença do pessoal do mar, 1936
- 1,3 n.º 57, sobre a duração do trabalho a bordo e as lotações, 1936
- 1 n.º 58, sobre a idade mínima (trabalho marítimo) (revisão), 1936
- n.º 68, sobre a alimentação e o serviço de mesa a bordo (tripulação dos navios), 1946
- n.º 69, sobre o diploma de aptidão profissional dos cozinheiros de bordo, 1946
- 1,2,3 n.º 70, sobre a segurança social do pessoal do mar, 1946
- n.º 71, sobre as pensões dos marítimos, 1946
- 1,2,3 n.º 72, sobre as férias remuneradas dos marítimos, 1946
- n.º 73, sobre o exame médico do pessoal do mar, 1946
- n.º 74, sobre os certificados de aptidão de marinheiro qualificado, 1946
- 1,2,3 n.º 75, sobre o alojamento das tripulações a bordo, 1946
- 1,3 n.º 76, sobre os salários, a duração do trabalho a bordo e as lotações, 1946
- 1,2 n.º 91, sobre as férias remuneradas dos marítimos (revisão), 1949

- nº. 92, sobre o alojamento das tripulações a bordo (revisão), 1949
- 1,3 nº. 93, sobre os salários, a duração do trabalho a bordo e as lotações (revisão), 1949
- nº. 108, sobre os documentos de identificação do pessoal do mar, 1958
- 3 nº. 109, sobre os salários, a duração de trabalho a bordo e as lotações (revisão), 1958
- nº. 133, sobre o alojamento da tripulação (disposições complementares)1970
- nº. 134, sobre a prevenção dos acidentes (marítimos), 1970
- nº. 145, sobre a continuidade do emprego (pessoal do mar), 1976
- nº. 146, sobre as férias anuais remuneradas (pessoal do mar), 1976
- nº. 147, sobre as normas mínimas (marinha mercante), 1976 e **Protocolo de 1996**
- nº. 163, sobre o bem estar do pessoal do mar, 1987
- nº. 164, sobre a protecção da saúde e os serviços médicos (pessoal do mar), 1987
- nº. 165, sobre a segurança social (pessoal do mar) (revisão), 1987
- nº. 166, sobre o repatriamento dos marítimos (revisão), 1987
- nº. 178, sobre a inspecção das condições de trabalho e de vida do pessoal do mar, 1996
- nº. 179, sobre o recrutamento e a colocação do pessoal do mar, 1996
- nº. 180, sobre a duração do trabalho do pessoal do mar e as lotações dos navios, 1996

- 1 - **Convenção revista por convenção posterior**
- 2 - **Convenção fechada à ratificação na sequência da entrada em vigor de convenção que a revê**
- 3 - **Convenção que não recebeu o número necessário de ratificações para a sua entrada em vigor**

Recomendações:

- n.º 9,** sobre os estatutos nacionais dos marinheiros, 1920
- n.º 10,** sobre o seguro dos marítimos contra o desemprego, 1920
- n.º 27,** sobre o repatriamento dos capitães e dos aprendizes, 1926
- n.º 28,** sobre a inspecção do trabalho (pessoal do mar), 1926
- n.º 48,** sobre as condições de estadia dos marinheiros nos portos, 1936
- n.º 49,** sobre a duração do trabalho a bordo e as lotações, 1936
- n.º 75,** sobre os acordos em matéria de segurança social do pessoal do mar, 1946
- n.º 76,** sobre a assistência médica às pessoas a cargo do pessoal do mar, 1946
- n.º 77,** sobre a organização de formação profissional para o serviço no mar, 1946
- n.º 78,** sobre o fornecimento de artigos de leitaria, de utensílios de mesa e artigos diversos a bordo, 1946
- n.º 105,** sobre as farmácias de bordo, 1958
- n.º 106,** sobre as consultas médicas através de rádio nos navios, 1958
- n.º 107,** sobre o recrutamento do pessoal do mar (navios estrangeiros), 1958
- n.º 108** sobre as condições de vida, de trabalho e de segurança do pessoal do mar, 1958
- n.º 109,** sobre os salários, a duração de trabalho a bordo e as lotações, 1958
- n.º 137,** sobre a formação profissional do pessoal do mar, 1970
- n.º 138,** sobre o bem estar do pessoal do mar, 1970
- n.º 139,** sobre o emprego dos marítimos (evolução técnica), 1970
- n.º 140,** sobre o alojamento da tripulação (climatização), 1970
- n.º 141,** sobre o alojamento da tripulação (luta contra o ruído), 1970
- n.º 142,** sobre a prevenção dos acidentes do pessoal do mar, 1970
- n.º 153,** sobre a protecção dos jovens marítimos, 1976
- n.º 154,** sobre a continuidade do emprego do pessoal do mar, 1976
- n.º 155,** sobre a melhoria das normas nos navios mercantes, 1976
- n.º 173,** sobre o bem estar do pessoal de mar, no mar e nos portos, 1987
- n.º 174,** sobre o repatriamento dos marítimos, 1987
- n.º 185,** sobre a inspecção das condições de trabalho e de vida do pessoal do mar, 1996
- n.º 186,** sobre o recrutamento e o alojamento do pessoal do mar, 199
- n.º 187,** sobre a duração do trabalho do pessoal do mar e as lotações, 1996

Convenções e Recomendações sobre trabalho marítimo classificadas por matérias

Disposições gerais

Recomendação (nº.9), sobre os estatutos nacionais dos marinheiros, 1920

Recomendação (nº107), sobre o recrutamento dos trabalhadores marítimos (navios estrangeiros), 1958

Recomendação (nº. 108), sobre as condições de vida, de trabalho e de segurança dos trabalhadores marítimos, 1958

Recomendação (nº. 139), sobre o emprego dos trabalhadores marítimos (evolução técnica), 1970

Convenção (nº. 145), sobre a continuidade do emprego dos trabalhadores marítimos, 1976

Recomendação (nº.154), sobre a continuidade do emprego dos trabalhadores marítimos, 1976

Convenção (nº. 147), sobre as normas mínimas a observar na marinha de comércio, 1976

Recomendação (nº. 155), sobre a melhoria das normas na marinha de comércio, 1976

Protocolo de 1996, relativo à Convenção sobre a marinha do comércio (normas mínimas), 1976

Formação e acesso ao emprego

Convenção (nº. 9), sobre a colocação dos marítimos, 1920

Convenção (nº. 22), sobre o contrato de trabalho dos marítimos, 1926

Convenção (nº.108), sobre os documentos de identificação dos trabalhadores marítimos, 1958

Recomendação (nº.137), sobre a formação profissional dos trabalhadores marítimos, 1970

Convenção (nº. 179), sobre o recrutamento e a colocação dos trabalhadores marítimos, 1996

Recomendação (nº. 186), sobre o recrutamento e a colocação dos trabalhadores marítimos, 1996

Condições de admissão ao emprego

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

Convenção (n.º 15), sobre a idade mínima de admissão, 1921

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

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

Convenção (n.º.73), sobre o exame médico dos trabalhadores marítimos, 1946

Certificados de capacidade

Convenção (n.º 53), sobre os diplomas de capacidade dos oficiais, 1936

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

Convenção (n.º 74), sobre os certificados de aptidão de marinheiro qualificado, 1946

Condições gerais de emprego

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

Recomendação (n.º.27), sobre o repatriamento das capitães e dos aprendizes, 1926

Convenção (n.º 91), sobre as férias remuneradas dos marítimos (revista), 1949

Convenção (n.º 109), sobre os salários, a duração de trabalho a bordo e as lotações (revista), 1958

Recomendação (n.º 109), sobre os salários, a duração de trabalho a bordo e as lotações (revista), 1958

Convenção (n.º.146), sobre as férias anuais remuneradas (marítimos), 1976

Recomendação (n.º.153), sobre a protecção dos jovens marítimos, 197

Convenção (n.º 166), sobre o repatriamento dos marítimos (revista), 1987

Recomendação (n.º 174), sobre o repatriamento dos marítimos, 1987

Convenção (n.º 180), sobre a duração do trabalho dos marítimos e as lotações dos navios, 1996

Recomendação (n.º 187), sobre os salários, a duração do trabalho dos marítimos e as lotações dos navios, 1996

Segurança, saúde e bem-estar

Recomendação (n.º 48), sobre as condições de estadia dos marinheiros nos portos, 1936

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

Recomendação (n.º 78), sobre o fornecimento de artigos de leitaria, de utensílios de mesa e artigos diversos (tripulação dos navios) 1946

Convenção (n.º 92), sobre o alojamento das tripulações (revista), 1949

Recomendação (n.º 105), sobre as farmácias de bordo, 1958

Recomendação (n.º 106), sobre as consultas médicas através de rádio no mar, 1958

Convenção (n.º 133), sobre o alojamento das tripulações (disposições complementares), 1970

Recomendação (n.º 138), sobre o bem estar dos marítimos, 1970

Recomendação (n.º 140), sobre o alojamento das tripulações (climatização), 1970

Recomendação (n.º 141), sobre o alojamento das tripulações (luta contra o ruído), 1970

Convenção (n.º 134), sobre a prevenção dos acidentes (trabalhadores marítimos), 1970

Recomendação (n.º 142), sobre a prevenção dos acidentes (trabalhadores marítimos), 1970

Convenção (n.º 163), sobre o bem estar dos marítimos no mar e nos portos, 1987

Recomendação (n.º 173), sobre o bem estar dos marítimos no mar e nos portos, 1987

Inspeção do Trabalho

Recomendação (n.º 28), sobre a inspeção do trabalho (trabalhadores marítimos), 1926

Convenção (n.º 178), sobre a inspeção das condições de trabalho e de vida dos marítimos, 1996

Recomendação (n.º 185), sobre a inspeção das condições de trabalho e de vida dos marítimos, 1996

Segurança Social

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

Recomendação (n.º.10), sobre a segurança no desemprego dos marítimos, 1920

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

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

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

Recomendação (n.º. 75), sobre os acordos em matéria de segurança social dos marítimos , 1946

Recomendação (n.º. 76), sobre a assistência médica às pessoas a cargo dos marítimos, 1946

Convenção (n.º. 71), sobre as pensões dos marítimos, 1946

Convenção (n.º. 164), sobre a protecção da saúde e os serviços médicos dos marítimos, 1987

Convenção (n.º. 165), sobre a segurança social dos marítimos (revista), 1987

ANEXO IV

Convenções marítimas em situação de “adormecidas” ou “postas de parte” *

1. **Convenção n.º. 15**, idade mínima de admissão (ajudantes de fogueiro e fogueiros)1921
- 2 **Convenção n.º. 54**, férias remuneradas dos marítimos, 1936
- 2 **Convenção n.º. 57**, duração do trabalho a bordo e lotações, 1936
- 2 **Convenção n.º. 70**, segurança social do pessoal do mar, 1946
- 2 **Convenção n.º. 72**, férias remuneradas dos marítimos, 1946
- 2 **Convenção n.º. 75**, alojamento das tripulações a bordo, 1946
- 2 **Convenção n.º. 76**, salários, duração do trabalho a bordo e lotações, 1946
- 2 **Convenção n.º. 93**, salários, duração do trabalho a bordo e lotações (revisão), 1949
- 3 **Convenção n.º. 109**, salários, duração do trabalho a bordo e lotações (revisão), 1958

- 1 - desajustada à realidade actual; foi colocada na situação de “adormecida”
- 2 - não receberam o número suficiente de ratificações para a sua entrada em vigor; foram posteriormente revistas por outra convenção
- 3 - não recebeu o número suficiente de ratificações para a sua entrada em vigor; foi posteriormente parcialmente revista por outra convenção

* doc.GB.265/LILS/WP/PR 5/2 - Genève, mars, 1996

ANEXO V

CONVENÇÕES DA O.I.T. RATIFICADAS POR
PORTUGAL

situação em Fevereiro de 1998

Nº	ASSUNTO	Aprov. p/ ratificação	Publicação no D.R.	Registo no B.L.T.	Entrada em vigor da rat.	Denúncia	Entrada em vigor da denúncia
1	Duração do trabalho (indústria), 1919	Dec.nº 15 361 de 3.4.28	D.G. I Série nº 207 de 14.4.28	3.7.28	3.7.28		
4	Trabalho noturno de mulheres, 1919 Nota: revista parcialmente pela Conv. 89	Dec.20 988 de 25.11.31	D.G. I Série nº 57 de 8.3.32	10.5.32	10.5.32	8.12.93	8.12.94
6	Trabalho noturno de menores (indústria) 1919	Dec.20 992 de 25.11.31	D.G. I Série nº 58 de 9.3.32	10.5.32	10.5.32		
7 *	Idade mínima de admissão (trabalho ma- rítimo), 1920 Nota: revista pela Conv. 138	DL 43020 de 15.6.60	D.G.I Série nº 138 de 15.6.60	24.10.60	24.10.60		
8 *	Subsídio de desemprego em caso de perda por naufrágio, 1920	Dec. 139/80 de 28.11	D.R.I Série nº 276 de 28.11.80	19.5.81	19.5.81		
11	Direito de associação e de coligação dos trabalhadores agrícolas, 1921	Lei 41/77 de 18.6	D.R.I Série nº 139 de 18.6.77	27.9.77	27.9.77		
12	Reparação de acidentes de trabalho (agricultura), 1921	DL 42 874 de 15.3.60	D.G.I Série nº 61 de 15.3.60	16.5.60	16.5.60		

Nº	ASSUNTO	Aprov. p/ ratificação	Publicação no D.R.	Registo no B.I.T.	Entrada em vigor da rat.	Denúncia	Entrada em vigor da denúncia
14	Descanso semanal (indústria), 1921	Dec. 15 362 de 3.4.28	D.G. I Série nº 85 de 14.4.28	3.7.28	3.7.28		
17	Reparação dos acidentes de trabalho, 1925	Dec. 16 586 de 9.3.29	D.G. I Série nº 57 de 12.3.29	27.3.29	27.3.29		
18	Doenças profissionais, 1925	Dec. 16 587 de 9.3.29	D.G. I Série nº 57 de 12.3.29	27.3.29	27.3.29		
19	Igualdade de tratamento entre trabalha- dores estrangeiros e nacionais em maté- ria de reparação de acidentes de traba- lho, 1925	Dec. 16 588 de 9.3.29	D.G. I Série nº 57 de 12.3.29	27.3.29	27.3.29		
22*	Contrato de trabalho dos marítimos, 1926	Dec. 112/82 de 11.10	D.R I Série nº 235 de 11.10.82	26.5.83	26.5.83		
23*	Repatriamento dos marítimos, 1926	Dec. 113/82 de 13.10	D.R. I Série nº 237 de 13.10.82	26.5.83	26.5.83		
26	Métodos de fixação dos salários mínimos, 1928	DL 42 521 de 23.9.59	D.G. I Série nº 219 de 23.9.59	10.11.59	10.11.60		
27	Indicação do peso nos grandes volumes transportados em barco, 1929	Dec. 20 771 de 31.12.31	D.G. I Série nº 13 de 16.1.32	1.3.32	1.3.33		
29	Trabalho forçado, 1930	Dec. 40 646 de 16.6.56	D.G. I Série nº 123 de 16.6.56	26.6.56	26.6.57		

Nº	ASSUNTO	Aprov./ ratificação	Publicação no D.R.	Registo no B.L.T.	Entrada em vigor da rat.	Denúncia	Entrada em vigor da denuncia
45	Emprego de mulheres em trabalhos subterrâneos, 1935	DL 27 891 de 26.7.37	D.G. I Série nº 172 de 26.7.37	18.10.37	18.10.38		
63	Estatísticas de salários e de horas de tra- balho, 1938 Nota: deixou de estar aberta à ratificação após entrada em vigor da Conv. 160 que a revê	Dec.90/81 de 15.7	D.R.I Série nº 160 de 15.7.81	24.2.83	24.2.84	automática na sequência da ratificação da Conv. 160	24.2.84
68*	Alimentação e serviço de mesa a bordo (tripulação dos navios), 1946	DL 38 340 de 16.7.51	D.G. I Série nº 147 de 16.7.51	13.6.52	24.3.57		data entr. em vigor da Conv.
69*	Diploma de aptidão profissional dos cozinheiros de bordo, 1946	DL 38 344 de 21.7.51	D.G.I Série nº. 152 de 21.7.51	13.6.52	22.4.53		data entr. em vigor da Conv.
72*	Férias remuneradas dos marítimos, 1946 Nota: não recebeu o número necessário de rati- ficações para a sua entrada em vigor. Deixou de estar aberta à rat. após a entrada em vigor da Conv. 91 que a revê	DL 38 349 de 30.7.51	D.G. I Série nº 159 de 30.7.51			não se proce- deu ao registo junto do B.L.T. (1)	
73*	Exame médico dos marítimos, 1946	DL 38 362 de 4.8.51	D.G. I Série nº. 164 de 4.8.51	13.6.52	17.8.55		data entr. em vigor da Conv.
74*	Certificado de aptidão de marinheiro qualificado, 1946	DL 38 365 de 6.8.51	D.G. I Série nº 165 de 6.8.51	13.6.52	13.6.53		

Nº	ASSUNTO	Aprov.p/ ratificação	Publicação no D.R.	Registo no B.I.T.	Entrada em vigor da rat.	Denúncia	Entrada em vigor da denúncia
75*	Alojamento da tripulação a bordo, 1946 Nota: não chegou a entrar em vigor por não ter recebido o n.º de ratificações necessárias. Deixou de estar aberta à ratificação após entrada em vigor da Conv. 92, que a revê	DL 38 377 de 7.8.51	D.G. I Série n.º 166 de 7.8.51	não se procedeu ao registo junto do BIT (2)			
77	Exame médico de aptidão de crianças e adolescentes (indústria), 1946	DL 115/82 de 15.10	D.R. I Série n.º 239 de 15.10.82	26.5.83	26.5.84		
78	Exame médico de aptidão de crianças e adolescentes (trabalhos não industriais) 1946	DL 111/82 de 7.10	D.G. I Série n.º 232 de 7.10.82	26.5.83	26.5.84		
81	Inspeção do trabalho, 1947	DL 44 148 de 6.1.62	D.G. I Série n.º 5 de 6.1.62	12.2.62	12.2.63		
87	Liberdade sindical e protecção do direito sindical, 1948	Lei 45/77 de 7.7	D.R. I Série n.º 155 de 7.7.77	14.10.77	14.10.78		
88	Organização do serviço de emprego, 1948	DL 174/72 de 24.5	D.G. I Série n.º 122 de 24.5.72	23.6.72	23.6.73		
89	Trabalho noturno de mulheres (revisão), 1948 Nota: revê parcialmente a conv. n.º 4	DL 44 862 de 23.1.63	D.G. I Série n.º 19 de 23.1.63	2.6.64	2.6.65	27.2.92	27.2.93
91*	Férias remuneradas dos marítimos (revisão), 1949 Nota: revê a conv. 72. Deixou de estar aberta à ratificação após a entrada em vigor da conv. n.º 146 que a revê	DL 38 793 de 21.6.52	D.G. I Série n.º 137 de 21.6.52	29.7.52	14.9.67 data entr. em vigor da Conv.	automática na sequência da ratificação da Conv. n.º 146	14.9.67

Nº	ASSUNTO	Aprov./ ratificação	Publicação no D.R.	Registo no B.I.T.	Entrada em vigor da rat.	Denúncia	Entrada em vigor da denúncia
92*	Alojamento da tripulação a bordo (revisão), 1949 Nota: revê a Conv. nº. 75	DL 38 800 de 25.6.52	D.G.I Série nº 140 de 25.6.52	29.7.52	29.1.53		
95	Protecção do salário, 1949	Dec. 88/81 de 14.7	D.R. I Série nº 159 de 14.7.81	24.2.83	24.2.84.		
96	Agências de colocação não gratuitas (revisão), 1949 (3) Nota: Deixa de estar aberta à ratificação após a entrada em vigor da Conv.189 que a revê	D.G.68/84 de 17.10	D.R.I Série nº 241de17.10.84	7.6.85	7.6.86		
97	Trabalhadores migrantes (revisão),1949	Lei 50/78 de 25.7	D.R.I Série nº. 169 de 25.7.78	12.12.78	12.12.79		
98	Direito de organização e de negociação colectiva, 1949	DL 45 758 de 12.6.64	D.G. I Série nº 138 de 12.6.64	1.7.64	1.7.65		
100	Igualdade de remuneração, 1951	DL 47 302 de 4.11.66	D.G.I Série nº. 256 de 4.11.66	20.2.67	20.2.68		
102	Segurança social (norma mínima),1952 (4)	RAR 31/92 de 30.6	D.R.I Série nº. 254 de 3.11.92	17.3.94	17.3.95		
103	Protecção da maternidade (revisão)1952	D.G. 63/84 de 10.10	D.R.I Série nº 235 de 10.10.84	2.5.85	2.5.86		

Nº	ASSUNTO	Aprov.p/ ratificação	Publicação no D.R.	Registro no B.I.T.	Entrada em vigor da rat.	Denúncia	Entrada em vigor da denúncia
104	Abolição das sanções penais (trabalhadores indígenas), 1955	DL 42 691 de 30.11.59	D.G. I Série nº 276 de 30.11.59	12.4.60	12.4.60		
105	Abolição do trabalho forçado, 1957	DL 42 381 de 13.7.59	D.G. I Série nº 158 de 13.7.59	23.11.59	23.11.59		23.11.60
106	Descanso semanal (comércio e escritórios), 1957	DL 43 005 de 3.6.60	D.G. I Série nº 130 de 3.6.60	24.10.60	24.10.60		24.10.61
107	Populações aborígenes e tribais, 1957 Nota: deixou de estar aberta à ratificação após a entrada em vigor da Conv.169, que a revê	DL 43 281 de 29.10.60	D.G. I Série nº 252 de 29.10.60	22.11.60	22.11.60		22.11.61
108*	Documentos de identificação dos marítimos, 1958	DL 47 712 de 19.5.67	D.G. I Série nº 118 de 19.5.67	3.8.67	3.8.67		3.8.68
109*	Salários, duração do trabalho a bordo e lotações (revisão), 1958 Nota: Não recebeu o número necessário de ratificações para a sua entrada em vigor. Deixa de estar aberta à ratificação após a entrada em vigor da Conv.180, que a revê	Dec.90/80 de 23.9	D.R. I Série nº 220 de 23.9.80	9.1.81	9.1.81		9.7.81
111	Discriminação (emprego e profissão) 1958	DL 42 520 de 23.9.59	D.G. I Série nº 219 de 23.9.59	19.11.59	19.11.59		19.11.60
115	Protecção contra as radiações, 1960	Dec 26/93 de 18.8	D.R.I Série A nº 193 de 18.8.93	17.3.94	17.3.94		17.3.95
117	Política social (objectivos e normas de base), 1962	Dec 57/80 de 1.8	D.R. I Série nº 176 de 1.8.80	9.1.81	9.1.81		9.1.82

Nº	ASSUNTO	Aprov.p/ ratificação	Publicação no D.R.	Registo no B.L.T.	Entrada em vigor da rat.	Denúncia	Entrada em vigor da denúncia
120	Higiene (comércio e escritórios),1964	DL 81/81 de 29.6	D.R. I Série nº 146 de 29.6.81	24.2.83	24.2.84		
122	Política de emprego, 1964	Dec.54/80 de 31.7	D.R. I Série nº 175 de 31.7.80	9.1.81	9.1.82		
124	Exame médico dos adolescentes (trabalhos subterrâneos), 1965	D.G. 61/84 de 4.10	D.R. I Série nº 231 de 4.10.84	2.5.85	2.5.86		
127	Peso máximo, 1967	D.G. 17/84 de 4.4	D.R. I Série nº 80 de 4.4.84	2.10.85	2.10.86		
129	Inspeção do trabalho (agricultura),1969	Dec. 91/81 de 17.7	D.R. I Série nº 162 de 17.7.81	24.2.83	24.2.84		
131	Fixação dos salários mínimos, 1970	Dec. 77/81 de 19.6	D.R. I Série nº 138 de 19.6.81	24.2.83	24.2.84		
132	Férias anuais remuneradas (revisão), 1970 (5)	Dec. 52/80 de 29.7	D.R. I Série nº 173 de 29.7.80	17.3.81	17.3.82		
135	Representantes dos trabalhadores,1971	Dec.263/76 de 8.4	D.R. I Série nº 84 de 8.4.76	31.5.76	31.5.77		
137	Repercussões sociais dos novos métodos das operações portuárias,1973	Dec. 56/80 de 1.8	D.R.I Série nº 176 de 1.8.80	9.1.81	9.1.82		

Nº	ASSUNTO	Aprov.p/ ratificação	Publicação no D.R.	Registro no B.I.T.	Entrada em vigor da rat.	Denúncia	Entrada em vigor da denúncia
142	Valorização dos recursos humanos, 1975	Dec. 62/80 de 2.8	D.R. I Série nº 177 de 2.8.80	9.1.81	9.1.82		
143	Trabalhadores migrantes (disposições complementares), 1975	Lei 52/78 de 25.7	D.R. I Série nº 169 de 25.7.78	12.12.78	12.12.79		
144	Consultas tripartidas destinadas a promover a aplicação das normas internacionais do trabalho, 1976	Dec.63/80 de 2.8	D.R. I Série nº 177 de 2.8.80	9.1.81	9.1.82		
145*	Continuidade do emprego (marítimo), 1976	Dec.109/82 de 6.10	D.R. I Série nº 231 de 6.10.82	26.5.83	26.5.84		
146*	Férias anuais remuneradas (marítimos) 1976 (6) Nota: revê a Conv. 91	Dec.108/82 de 6.10	D.R. I Série nº 231 de 6.10.82	25.6.84	25.6.85		
147*	Marinha mercante (normas mínimas), 1976	D.G. 65/83 de 25.7	D.R. I Série nº 169 de 25.7.83	2.5.85	2.5.86		
148	Ambiente de trabalho (poluição do ar, ruído e vibrações), 1977	Dec.106/80 de 15.10	D.R. I Série nº 239 de 15.10.80	9.1.81	9.1.82		
149	Pessoal de enfermagem, 1977	Dec. 80/81 de 23.6	D.R. I Série nº 141 de 23.6.81	28.5.85	28.5.86		
150	Administração do trabalho (papel e funções e organização), 1978	Dec. 53/80 de 30.7	D.R. I Série nº 174 de 30.7.80	9.1.81	9.1.82		
151	Relações de trabalho na função pública, 1978	Lei 17/80 de 15.7	D.R. I Série nº 161 de 15.7.80	9.1.81	9.1.82		

Nº	ASSUNTO	Aprov.p/ ratificação	Publicação no D.R.	Registro no B.I.T.	Entrada em vigor da rat.	Denúncia	Entrada em vigor da denúncia
155	Segurança e saúde dos trabalhadores, 1981	D.G. 1/85 de 16.1	D.R. I Série nº 13 de 16.1.85	28.5.85	28.5.86		
156	Trabalhadores com responsabilidades familiares, 1981	D.G. 66/84 de 11.10	D.R. I Série nº 236 de 11.10.84	2.5.85	2.5.86		
158	Cessação da relação de trabalho, 1982	R.AR.55/94 de 14.4	D.R.I Série A nº 198 de 27.8.94	27.11.95	27.11.96		
160	Estatísticas do trabalho, 1985 Nota: revê a Conv. nº. 63 (7)	Dec.22/93 de 26.6	D.R.I Série A nº 148 de 26.6.93	8.12.93	8.12.94		
171	Trabalho noturno, 1990	R.AR.56/94 de 14.4	D.R. I Série A nº 209 de 9.9.94	27.11.95	27.11.96		

- (1) por se ter entretanto optado pela ratificação da Conv. 91
- (2) por se ter entretanto optado pela ratificação da Conv. 92
- (3) com aceitação da parte III
- (4) com aceitação das Partes II e X
- (5) duração da licença - 21 dias
- (6) duração da licença anual - 30 dias
- (7) foram aceites todos os artigos da Parte II

NOTA: depois de concluído este trabalho, foi aprovada para ratificação a Conv. nº.138, sobre a idade mínima de admissão ao emprego, 1973, através da Resolução da A.R. nº.11/98, de 22.1 - publ. no D.R., I Série A, nº.66, de 19.3.98 - aguardando-se a todo o momento o registo da ratificação junto do Director-Geral do BIT. A idade mínima especificada pelo Governo é de 16 anos para os trabalhadores abrangidos pelo regime jurídico do contrato individual de trabalho e de 18 anos nas relações de trabalho público.
A ratificação desta convenção implicará a denúncia automática da Conv. nº. 7, sobre a idade mínima de admissão (trabalho marítimo), 1920, um ano após a data do registo da ratificação da Conv. nº. 138, altura em que esta Convenção passará a estar em vigor no direito interno.

ANEXO VI

Convenções marítimas em vigor em Portugal *

1 - Disposições gerais

Convenção n.º. 145, continuidade do emprego dos marítimos, 1976

Convenção n.º. 147, normas mínimas a observar na marinha mercante, 1976

2 - Formação e acesso ao emprego

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

Convenção n.º. 108, documentos de identificação dos marítimos, 1958

3 - Condições de admissão ao emprego

Convenção n.º. 7, idade mínima de admissão (trabalho marítimo), 1920

Convenção n.º. 73, exame médico dos marítimos, 1946

4 - Certificados de capacidade

Convenção n.º. 69, diploma de capacidade profissional dos cozinheiros de bordo, 1946

Convenção n.º. 74, certificado de aptidão de marinheiro qualificado, 1946

5 - Condições gerais de emprego

Convenção n.º. 23, repatriamento dos marítimos, 1926

Convenção n.º. 91, férias remuneradas dos marítimos, 1949

Convenção n.º. 146, férias anuais remuneradas dos marítimos, 1976

6 - Segurança, saúde e bem estar

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

Convenção n.º 92, alojamento da tripulação a bordo (revisão), 1949

8 - Segurança Social

Convenção n.º 8, indemnização por desemprego em caso de perda por naufrágio, 1920

Nota: As Convenções n.ºs 72 (férias remuneradas dos marítimos, 1946) e 75 (alojamento da tripulação a bordo, 1946) - que não chegaram a entrar em vigor por falta do número necessário de ratificações - foram ratificadas por Portugal, embora nunca se tenha procedido ao registo dessas ratificações junto do BIT, por se ter entretanto optado pela ratificação das Convenções n.ºs 91 e 92, que as reviram, respectivamente. Por sua vez, a Convenção n.º 91 (férias remuneradas dos marítimos, 1949), ratificada por Portugal, foi entretanto denunciada por força da ratificação da Convenção n.º 146. A Convenção n.º 109 (salários, duração do trabalho a bordo e lotações, 1959), foi também ratificada por Portugal, mas não chegou a entrar em vigor por falta de número suficiente de ratificações.

** Estas convenções estão inseridas numa publicação, editada pelo Centro de Informação Científica e Técnica do Ministério do Trabalho e da Solidariedade, Coleção Legislação - "Convenções da OIT ratificadas por Portugal", 1994.*

RÉSUMÉ

LE DROIT MARITIME DE L'OIT ET SON INFLUENCE SUR L'ORDRE JURIDIQUE PORTUGAIS

Un des piliers fondamentaux sur lesquels l'OIT fait reposer son action pour la poursuite de ses buts, est l'activité normative.

Cet instrument aussi efficace, auquel s'allient un système de contrôle efficient et une aide directe aux États membres, a abouti, tout au long de son existence, à une amélioration générale des conditions de vie et de travail, et à une harmonisation du degré de protection des travailleurs, si importante de nos jours pour le nouvel ordre international. Cet ordre se caractérise par la globalisation, qui a déterminé à son tour des réformes significatives dans les principaux organes, méthodes et procédés de l'Organisation, afin d'en renforcer l'aptitude à répondre aux problèmes qui se posent actuellement au monde du travail.

Le travail maritime, attendu les conditions particulières dans lesquelles il est effectué, a toujours tenu une place à part dans l'Organisation, qui a établi, afin de mieux s'en occuper, une procédure spéciale qui est toujours en usage.

La deuxième partie de ce travail nous rend compte de l'incidence de l'activité normative de l'OIT sur le travail maritime au Portugal (un des pays qui présidèrent à son fondation en 1919) ainsi que de son influence sur l'ordre juridique portugais, notamment en ce qui concerne le secteur de la marine marchande.

ABSTRACT

THE ILO MARITIME LAW AND ITS INFLUENCE ON THE PORTUGUESE LEGISLATION

One of the fundamental pillars of the International Labour Organization action is its normative activity.

Such powerful instrument associated with an efficient control system and the direct aid to the Member States has, throughout its existence, contributed to a general improvement in the living and working conditions and to the harmonization of the workers protection level which is most important for the new international order.

That new order is characterized by the globalization which has, on its turn, led to the introduction of significant reforms in the main bodies, methods and procedures of the Organization with a view to reinforcing the capacity of responding to the problems faced presently by the labour world.

The maritime work, due to the particular conditions under which it is performed, has always had a special place within the Organization which created a special procedure to study and deal with it and such procedure is still maintained.

To what extent the ILO normative activity has been reflected in Portugal, one of the countries which has presided at its constitution in 1919, and what is its influence on the internal legal system, namely concerning the merchant marine, are questions analysed in the second part of the present study.

RESUMO

O DIREITO MARÍTIMO DA OIT E A SUA INFLUÊNCIA NA ORDEM JURÍDICA PORTUGUESA

Um dos pilares fundamentais em que, para atingir os seus objectivos, a Organização Internacional do Trabalho assenta a sua acção, é o da actividade normativa.

Este poderoso instrumento, aliado a um eficiente sistema de controle e ao auxílio directo aos Estados Membros tem, ao longo da sua existência, conduzido a uma melhoria geral das condições de vida e de trabalho e a uma harmonização no grau de protecção dos trabalhadores, hoje em dia tão importante na nova ordem internacional.

Nova ordem caracterizada pela globalização que, por sua vez, acabou por determinar a introdução de reformas significativas nos principais órgãos, métodos e procedimentos da Organização, com vista a reforçar a capacidade de resposta perante os problemas que se colocam, presentemente, no mundo laboral.

O trabalho marítimo, pelas condições particulares em que se desenvolve, ocupou sempre um lugar à parte dentro da Organização, que criou, para melhor o poder estudar e tratar, um procedimento especial que ainda se mantém.

Até que ponto a actividade normativa da OIT se tem repercutido em Portugal, um dos países que presidiu à sua criação, em 1919, e qual a sua influência na ordem jurídica interna, designadamente no sector da marinha do comércio, dá conta a segunda parte deste trabalho.