

**UNIVERSIDADE DE LISBOA**

**FACULDADE DE DIREITO**



**OS DIREITOS HUMANOS DOS MARÍTIMOS:  
O CONTRIBUTO DA CONVENÇÃO DO  
TRABALHO MARÍTIMO DE 2006**

*Filipa Calixto*

Orientação: Professor Doutor Rui Guerra da Fonseca

Mestrado Profissionalizante

Direito Internacional e Relações Internacionais

**Lisboa**

**2016**

## Conteúdos

Abreviaturas .....	4
Resumo .....	5
Abstract .....	6
I. Introdução .....	7
A. Justificação do tema .....	7
B. Sistemática.....	8
II. Os direitos laborais e sociais dos marítimos.....	9
III. O Navio como elemento em redor do qual se organizam todas as regras específicas de Direito Marítimo .....	10
A. O registo dos navios .....	12
B. A nacionalidade dos navios .....	15
C. Registos abertos .....	17
D. O problema das bandeiras de conveniência .....	18
IV. A importância da Organização Internacional do Trabalho na tutela dos direitos humanos dos marítimos.....	20
A. Antecedentes e criação da Organização Internacional do Trabalho .....	20
B. Objeto e fins da Organização Internacional do Trabalho.....	22
C. Estrutura Institucional: Órgãos Principais da Organização Internacional do Trabalho .....	23
1. Conferência Geral do Trabalho e o princípio do tripartismo.....	23
2. Conselho de Administração .....	27
3. <i>Bureau</i> Internacional do Trabalho .....	27
D. Atribuições e competências da OIT .....	28
1. Cooperação com os Estados-Membros .....	29
2. A competência normativa da Organização Internacional do Trabalho .....	30

E. Procedimentos de controlo da observância das normas internacionais do trabalho.....	34
1. Controlo do comportamento dos Estados.....	34
2. Sistema de recursos no caso de não aplicação de convenções ratificadas.....	36
V. O mar no contexto da Organização Internacional do Trabalho.....	38
VI. A Convenção do Trabalho Marítimo de 2006. ....	42
A. Processo de negociação e elaboração da Convenção do Trabalho Marítimo ....	42
1. Comissão Paritária Marítima .....	42
2. Grupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível sobre as Normas de Trabalho Marítimo.....	44
3. Conferência Técnica Marítima Preparatória .....	49
4. Conferência Internacional de Trabalho .....	51
B. Entrada em vigor e principais inovações da Convenção do Trabalho Marítimo	52
C. Conteúdo da Convenção do Trabalho Marítimo .....	54
1. Considerações preliminares.....	54
2. Requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios.....	55
3. Condições de trabalho .....	66
4. Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa. ....	78
5. Proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social .....	79
6. Cumprimento e aplicação .....	83
D. As Emendas à Convenção do Trabalho Marítimo .....	89
VII. Conclusões.....	93
Bibliografia.....	98

## Abreviaturas

Art.	Artigo
BIT	<i>Bureau</i> Internacional do Trabalho
CIT	Conferência Internacional do Trabalho
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982
CPM	Comissão Paritária Marítima
CTE	Comissão Tripartida Especial
CTM	Convenção do Trabalho Marítimo
CTMP	Conferência Técnica Marítima Preparatória
MARPOL	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OMI	Organização Marítima Internacional
OMS	Organização Mundial de Saúde
ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PSC	<i>Port State Control</i>
SOLAS	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974
STCW	Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos, 1978
TAB	Tonelagem de Arqueação Bruta
UE	União Europeia

## Resumo

O transporte marítimo desde cedo se afirmou como um setor globalizado, estimando-se que perto de noventa por cento do volume global do comércio é transportado por mar, assumindo os trabalhadores marítimos um papel essencial no que respeita ao comércio mundial e ao sistema económico internacional.

A presente dissertação versa sobre o contributo da Convenção do Trabalho Marítimo para a melhoria das condições de trabalho e de vida dos trabalhadores marítimos e, conseqüentemente, para a afirmação e proteção dos direitos humanos destes trabalhadores.

Trabalhando a maior parte do tempo longe de casa e sem terra à vista, os trabalhadores marítimos estão frequentemente sujeitos a condições de trabalho adversas e de elevado risco profissional, encontrando-se mais vulneráveis a situações de exploração e abusos, que podem ir desde o incumprimento dos contratos, até ao abandono em portos estrangeiros.

Na medida em que uma multiplicidade de países conflui na vida dos trabalhadores marítimos, sendo frequentes os cenários em que, por exemplo, um armador grego, com um barco construído na Coreia, mas que arvora bandeira panamiana, contrata uma tripulação de trabalhadores filipinos e um capitão ucraniano, para navegar por portos de diferentes países, por todo o mundo, movendo cargas de qualquer continente, importa indagar como é que em circunstâncias como a descrita são assegurados os direitos humanos dos marítimos.

A garantia dos direitos destes trabalhadores é a questão sobre a qual nos propomo-nos refletir, através do estudo da Convenção do Trabalho Marítimo, instrumento inovador no contexto internacional, na medida em que procede à consolidação de todos os instrumentos internacionais sobre o trabalho marítimo existentes desde os primórdios da OIT.

Apenas com o cumprimento das normas por parte de todas as nações com atividades marítimas é possível garantir uma adequada proteção destes trabalhadores,

para o que se revela essencial o sistema de inspeção e certificação das condições de trabalho dos marítimos implementado pela Convenção do Trabalho Marítimo.

Palavras-chave: Organização Internacional do Trabalho – Marítimos – Convenção do Trabalho Marítimo – Registo dos Navios – Bandeiras de Conveniência.

### **Abstract**

Shipping early established itself as a global industry, and it is estimated that close to ninety percent of the global volume of trade is transported by sea, having seafarers an essential role in relation to world trade and the international economic system.

This essay presents the contribution of the Maritime Labour Convention for the improvement of working and living conditions of seafarers and, consequently, to the declaration and protection of human rights of these workers.

Working most of the time away from home, with no land in sight, seafarers often face exposure to harsh working conditions and occupational risks, finding themselves more vulnerable to abuse, which can range from breach of contract, to abandonment in foreign ports.

As a plurality of countries converges in the lives of seafarers, with frequent scenarios where, for example, a Greek shipowner with a boat constructed in Korea but flying the flag Panamanian, hires a crew of Filipino workers and a Ukrainian captain to sail for ports in different countries around the world, moving goods of any continent, it is relevant to inquire how in circumstances as described are human rights of seafarers ensured.

The guarantee of these workers' rights is the issue on which we intend to reflect through the study of the Maritime Labour Convention, the innovative instrument in the international context that consolidates all international instruments on existing maritime labour since the early days of the ILO.

Only with compliance with the rules by all nations with maritime activities can be ensured adequate protection of these workers, for which it is essential the inspection and certification system of the labour conditions of the seafarers, implemented by the Maritime Labour Convention.

Key words: International Labour Organization – Seafarers – Maritime Labour Convention – Ships’ Registry – Flags of Convenience.

## **I. Introdução**

### **A. Justificação do tema**

O transporte por mar foi, durante muito tempo, o único capaz de assegurar de forma rápida e eficaz a ligação entre os vários continentes, sendo evidente a importância económica desta atividade. O carácter internacional da marinha de comércio, a dificuldade de proteger esta atividade da concorrência internacional, o meio em que ela se exerce e os riscos profissionais daí decorrentes, refletem-se no trabalho prestado a bordo<sup>1</sup>, tal como o facto de as tripulações congregarem, frequentemente, trabalhadores de diferentes nacionalidades, de passarem grande parte da sua existência no alto mar, num espaço muito reduzido, sem possibilidade de regressar a casa no final da sua jornada diária, e fora da ação regular das autoridades.

Com efeito, o navio, para além de local de trabalho dos marítimos, é também a casa e o espaço de lazer destes trabalhadores, durante largos períodos de tempo, tornando-se as condições de trabalho e de vida dos marítimos um fator muito importante a ter em conta por todos os interessados na atividade do transporte marítimo, uma vez que de outra forma não seria possível aos marítimos desempenhar o seu trabalho, e como consequência não teríamos acesso à maior parte dos bens essenciais a que estamos habituados.

---

<sup>1</sup> PACETI, Maria Teresa; CAETANO, Maria Liseta (1998), *O Direito Marítimo da OIT e a sua Influência na Ordem Jurídica Portuguesa*. Lisboa: MTS.CICT, pág. 18-19.

Neste sentido, o trabalho desenvolvido pela OIT, frequentemente em conjunto com outras organizações internacionais, veio a culminar, em sede de Conferência Internacional do Trabalho, na aprovação da Convenção do Trabalho Marítimo, um instrumento internacional que promete zelar pelos direitos humanos dos marítimos, através da promoção das condições de trabalho e de vida os trabalhadores e da imposição de deveres e obrigações específicas aos Estados membros, consoante se trate de um Estado da bandeira, Estado do porto ou Estado fornecedor de mão-de-obra.

## **B. Sistemática**

Começaremos o nosso estudo com uma clarificação de conceitos, assumindo os direitos laborais e sociais dos marítimos como direitos humanos, continuando com o enquadramento do regime jurídico aplicável aos navios, uma vez que se trata não apenas do local de trabalho dos marítimos, mas também a sua casa, razão pela qual importa perceber as implicações do respetivo registo, bem como as suas consequências.

De seguida, e tendo em conta que a CTM é o resultado de vários anos de trabalho da OIT, consideramos pertinente a sua contextualização histórica, assim como a descrição dos instrumentos de que dispõe a OIT para promover e assegurar os direitos humanos dos trabalhadores, e em especial dos marítimos.

Terminaremos com o estudo do conteúdo da CTM, analisando os direitos que consagra aos trabalhadores marítimos, assim como os meios de cumprimento e aplicação propostos para alcançar o nível de trabalho digno, que os trabalhadores necessitam e merecem, bem como as condições de igualdade e concorrência leal almejadas pelos armadores, sem que sejam beneficiados aqueles que não respeitam os direitos dos seus trabalhadores marítimos.

## II. Os direitos laborais e sociais dos marítimos como direitos humanos

Não obstante a relevância do tema, bem como o interesse que nutrimos pelo mesmo, não iremos expor toda a problemática relativa aos direitos fundamentais, afigurando-se, contudo, necessária a clarificação de alguns conceitos, a fim de compreendermos em pleno o contributo da Convenção do Trabalho Marítimo.

Importa, portanto, começar por distinguir direitos humanos de direitos fundamentais, na medida em que os direitos fundamentais traduzem posições jurídicas básicas reconhecidas e consagradas por um Estado, com vista à defesa dos valores e interesses mais relevantes que assistem às pessoas, enquanto que os direitos humanos englobam situações jurídicas que, valendo para todos os povos e sendo comuns a todos os homens, tendo por isso uma validade pelo menos moral, resultam da condição do homem e que o Direito Internacional reconhece<sup>2</sup>.

Neste sentido, os direitos consagrados na nossa Constituição são direitos fundamentais, sendo que existem duas grandes categorias destes direitos: os direitos, liberdades e garantias, por um lado, e os direitos e deveres económicos, sociais e culturais, por outro<sup>3</sup>. Os primeiros – de que o direito à vida é o paradigma – correspondem ao núcleo fundamental da vivência numa sociedade democrática. Independentemente da existência de leis que os protejam, são sempre invocáveis, beneficiando de um regime constitucional específico que dificulta a sua restrição ou suspensão.

Em contraste, os direitos económicos, sociais e culturais — como, por exemplo, o direito ao trabalho, — são, muitas vezes, de aplicação diferida, ou seja, dependem da existência de condições sociais, económicas ou até políticas para os efetivar, muitas vezes vistos, em termos práticos, como “direitos de segunda classe” – insuscetíveis de serem exigidos, não condenáveis e destinados apenas a serem realizados “progressivamente”, ao longo do tempo.

---

<sup>2</sup> ALEXANDRINO, José de Melo (2015), *Direitos Fundamentais – Introdução Geral*, 2.ª ed., Principia, pp. 33.

<sup>3</sup> MIRANDA, Jorge (2012) *Manual de Direito Constitucional*, Tomo IV, 9.ª edição, Coimbra Editora, pp. 405 e seguintes.

Mas tomemos como exemplo o direito à vida: o mais fundamental de todos os direitos, na sua dimensão mais ampla abarca também as condições de vida, como o direito de viver com dignidade, por exemplo, pertencendo ao mesmo tempo ao domínio dos direitos, liberdades e garantias, assim como ao domínio dos direitos económicos, sociais e culturais.

Neste sentido, tendemos a afirmar, tal como ANTÔNIO TRINDADE<sup>4</sup>, que a compartimentação dos direitos fundamentais, tal como dos direitos humanos, pertence ao passado, sendo uma visão ultrapassada, uma vez que tal perspectiva ignora o postulado do sistema universal de direitos humanos, estabelecido já em 1948 com a adoção da Declaração Universal dos Direitos do Homem: o de que a indivisibilidade<sup>5</sup> e interdependência dos direitos civis e políticos e dos direitos económicos, sociais e culturais são princípios estruturantes do direito internacional de direitos humanos, e sendo assim, os direitos económicos, sociais e culturais destinam-se a garantir a proteção da pessoa humana na sua plenitude, com base na perspectiva de que as pessoas podem gozar simultaneamente direitos, liberdades e justiça social.

### **III. O Navio como elemento em redor do qual se organizam todas as regras específicas de Direito Marítimo**

O trabalho marítimo desde sempre revelou especificidades que não encontram paralelo com o trabalho prestado em terra. Tal deve-se não só às características do local de trabalho e de descanso dos marítimos – o navio –, mas também às condições particulares em que o seu trabalho se desenvolve.

---

<sup>4</sup> TRINDADE, Antônio Carlos Cançado (2009), *El derecho internacional de los derechos humanos en el siglo XXI*, Ed. Jurídica de las Américas, México D.F, pp. 95-144

<sup>5</sup> Sobre o princípio da indivisibilidade dos direitos humanos, cf., por exemplo, MARTINS, Ana Maria Guerra (2011), *Direito Internacional dos Direitos Humanos*, Almedina, Coimbra; TRINDADE, Antônio Carlos Cançado (2009), *El derecho internacional de los derechos humanos en el siglo XXI*, Ed. Jurídica de las Américas, México D.F, pp. 95-144; e ALEXANDRINO, José de Melo (2011), *A indivisibilidade dos direitos do homem à luz da dogmática constitucional*, in *O Discurso dos Direitos*, Coimbra Editora.

Em navios que arvoram bandeiras de países que não exercem efetivo controlo e jurisdição em relação a eles, tal como requer o Direito Internacional, os marítimos têm não raras vezes de trabalhar em condições inaceitáveis, que prejudicam não apenas a sua saúde e o seu bem-estar, mas também a segurança do próprio navio onde se encontram a trabalhar. Por este motivo, e tendo em conta a multiplicidade de nacionalidades que confluem neste tipo de contexto profissional, é necessário criar normas internacionais efetivas, as quais, evidentemente, terão de ser implementadas a nível nacional, particularmente através dos Estados que possuam um registo de navios e que autorizam os navios a arvorar a sua bandeira, os chamados Estados de bandeira, sendo que é a estes Estados que incumbe em primeira linha a certificação das condições de trabalho e de vida a bordo.

A CTM surge como a peça que faltava no *puzzle* da regulação internacional do mar, na medida em que se consubstancia no pilar social desta regulação, criando mecanismos de inspeção e certificação das condições de trabalho e de vida a bordo, e, mais importante, especificando as obrigações dos seus Membros, consoante sejam Estados de bandeira, Estados do porto ou Estados fornecedores de mão-de-obra.

A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982, (CNUDM), não apresenta qualquer definição de navio, deixando tal tarefa para as legislações nacionais. No entanto, existem elementos como o fim económico, o tipo de construção náutica e respetivos acessórios, a flutuabilidade e a navegabilidade, que são considerados imprescindíveis para a determinação do conceito<sup>6</sup>.

Para efeitos do presente estudo, utilizaremos a definição de navio como o *engenho apto a navegar no mar e utilizado ou suscetível de ser utilizado no transporte de pessoas ou mercadorias*<sup>7</sup>.

No que concerne à natureza jurídica, pela sua própria função, fim económico e estrutura, o navio não pode ser considerado uma coisa imóvel, tendo em conta os

---

<sup>6</sup> Sobre os elementos do conceito de navio, cf., por exemplo, MARTINS, Eliane M. Octaviano (2008), Curso de Direito Marítimo, Vol. 1, 3.ª Ed., Manole, São Paulo, pág. 138 e seguintes.

<sup>7</sup> Definição em aplicada em Portugal, de acordo com o disposto no artigo 1.º do Decreto Lei n.º 201/98, de 10 de julho.

elementos da fluuabilidade e da navegabilidade intrínsecos ao seu conceito, os quais permitem que o navio flutue e se desloque de um lugar para o outro, evidenciando características das coisas móveis. Não obstante o navio configurar um bem móvel, sujeita-se, todavia, a algumas regras jurídicas dos bens imóveis, o que denota a sua natureza jurídica de bem móvel *sui generis*<sup>8</sup>.

Simultaneamente, a Doutrina considera ainda o navio uma universalidade de facto, enquanto construção unitária, composta por vários elementos, que perdem a respetiva individualidade a partir do momento em que passam a funcionar em conjunto com vista ao destino para que foram agregados, que, neste caso, é o exercício da navegação<sup>9</sup>.

#### **A. O registo dos navios**

Como vimos, na generalidade dos ordenamentos jurídicos, o navio é classificado como um bem móvel, sujeito a registo. Porém, atento o seu elevado valor económico, a importância das atividades económicas que o mesmo permite prosseguir e a relevância da própria navegação, o navio é um bem móvel *sui generis*, cujo regime jurídico permite simultaneamente, conferir segurança aos contratos de que o mesmo é objeto sem comprometer a efetividade e celeridade das suas operações. Certo é que esta natureza complexa do navio determina igualmente a complexidade do seu registo.

A atual configuração do registo de navios resulta de dois aspetos essenciais: por um lado, a diversidade dos regimes jurídicos dos espaços marítimos e o direito de uso de bandeira hoje reconhecido a todos os Estados e de que deriva a nacionalidade do navio, e, por outro, a natureza do navio e a necessidade de conhecer a sua situação jurídica<sup>10</sup>.

A existência de um registo de navios – especialmente, no que respeita ao consequente efeito de atribuição de nacionalidade – apenas faz verdadeiro sentido na

---

<sup>8</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano (2008), Curso de Direito Marítimo, Vol. 1, 3.ª Ed., Manole, São Paulo, pág. 148.

<sup>9</sup> Böhm-Amolly, Alexandra von. “Registo de Navios.”, in *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, coord. Januário da Costa Gomes, Lisboa: Almedina, 2010, pp. 165-166.

<sup>10</sup> Böhm-Amolly, Alexandra von. “Registo de Navios.”, in *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, coord. Januário da Costa Gomes, Lisboa: Almedina, 2010, pp. 163-164.

medida em que à unidade física do meio marinho se contrapõe a divisão jurídico-política dos espaços marítimos. Assim, e sem prejuízo dos regimes específicos atualmente consagrados na legislação internacional, podem distinguir-se duas grandes categorias: o alto mar, onde vigora o princípio da liberdade de navegação<sup>11</sup>, por um lado, e as águas marítimas submetidas à soberania ou jurisdição dos Estados, por outro. Ora, quando se navega em alto mar e em águas pertencentes a Estados terceiros, impõe-se dotar o navio de um estatuto que o submeta a ele, a todas as pessoas e bens que tenha a bordo e aos factos que nele se produzam a um ordenamento jurídico determinado. Esse estatuto consubstancia-se na bandeira ou pavilhão arvorado pelo navio que exterioriza a sua nacionalidade e que, na generalidade dos casos, decorre do registo em que aquele esteja inscrito em cada momento.

A configuração do registo de navios depende também da natureza especial dos próprios navios, enquanto construções concebidas, projetadas e realizadas segundo regras técnico-navais, utilizadas exclusivamente em meio aquático, aptas e destinadas à navegação, compreendendo-se nesta não só a flutuação, como a deslocação, o governo e a manobra, para além do transporte material de pessoas e mercadorias<sup>12</sup>.

Para além de outras funções, o registo permite identificar o navio, através de seis elementos individualizadores: tipo, nome, número IMO, arqueação, porto de registo e nacionalidade<sup>13</sup>.

A tipologia de cada navio é aferida pelo fim a que se destina ou pela atividade que permite prosseguir. Nestes termos, tendo em conta apenas os navios da marinha mercante, estes podem ser classificados em navios de comércio (subdividem-se em navios de transporte de pessoas ou de mercadoria), navios de pesca, embarcações de recreio (caraterizam-se pela ausência de fins lucrativos), rebocadores e auxiliares.

---

<sup>11</sup> Cf. artigos 87.º, n.º 1 e 90.º da CNUDM.

<sup>12</sup> Böhm-Amolly, Alexandra von. "Registo de Navios.", in *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, coord. Januário da Costa Gomes, Lisboa: Almedina, 2010, pp. 165.

<sup>13</sup> É igualmente relevante a menção ao material de construção e sistema de propulsão, assim como a categoria que lhe é atribuída por uma sociedade classificadora e titulada por um certificado de classe. Cf. Böhm-Amolly, Alexandra von, "Registo de Navios.", in *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, coord. Januário da Costa Gomes, 163-183. Lisboa: Almedina, 2010, pp. 169-172.

O nome do navio é escolhido livremente pelo seu proprietário, não podendo ser igual ao de outro navio, e sem prejuízo da aprovação das entidades competentes. A alteração do nome é possível quando houver transferência de propriedade ou mudança de registo.

Relativamente ao número de identificação da IMO, todos os navios de passageiros iguais ou superiores a cem TAB e de mercadorias iguais ou superiores a trezentas TAB têm de solicitar o seu número de identificação junto desta organização internacional, de acordo com o disposto na Convenção SOLAS.

Por arqueação bruta entende-se o cálculo da capacidade interior total do navio e de todas as construções da ponte, correspondendo a arqueação líquida à arqueação bruta subtraída de todos os espaços onde não se possam alojar mercadorias ou passageiros.

O porto de registo corresponde ao domicílio do navio e distingue-se do porto de armamento, que se traduz no local onde se faz a matrícula da tripulação e se arma e prepara o navio para a atividade da empresa. É pelo porto de registo que, regra geral, se atribui a nacionalidade do navio, como veremos adiante, e, conseqüentemente se fixa o único ordenamento jurídico a que o navio se submete quando em alto mar ou em zonas não submetidas à legislação de um Estado.

Quanto à nacionalidade do navio, é atribuída por ato administrativo de um Estado, emanado do seu poder soberano, na medida em que se cumpram os requisitos legais e regulamentares aplicáveis, de que o respetivo ordenamento jurídico faz depender tal efeito de atribuição da nacionalidade ao navio.

Em consequência da atribuição do direito de arvorar pavilhão, cada Estado deve, nos termos do artigo 94.º da CNUDM, exercer de modo efetivo a sua jurisdição e o seu controlo em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios autorizados, encontrando-se navio e respetiva tripulação sujeitos à jurisdição e ao ordenamento jurídico da sua bandeira, competente para questões laborais, civis e penais, e determinante na definição do foro internacionalmente competente em caso de litígio que envolva o navio.

## B. A nacionalidade dos navios

O artigo 92.º, n.º 1, da CNUDM, estabelece o princípio da sujeição do navio à jurisdição exclusiva do Estado da bandeira, devendo os navios navegar sob a bandeira de um só Estado. Fala-se em consequência no princípio do monopólio do Estado do pavilhão<sup>14</sup>.

O direito de arvorar a bandeira de um Estado está estritamente conexionado com a nacionalidade do navio. O segundo período do artigo 91.º, n.º 1, CNUDM estabelece que “os navios possuem a nacionalidade da Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar”. Por sua vez, o primeiro período do mesmo artigo dispõe que “todo o Estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registo de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira”.

O princípio do monopólio do Estado do pavilhão implica que o navio apenas pode navegar sob a bandeira de um único Estado, sendo equiparado pelo Direito Internacional a um navio sem nacionalidade quando navegue sob mais do que uma bandeira, utilizando-as conforme as suas conveniências<sup>15</sup>.

Mas o princípio da exclusividade do pavilhão não é absoluto, já que, tendo em vista garantir a proteção de interesses fundamentais da comunidade internacional, cada Estado goza de um “poder de polícia”, traduzido numa espécie de “jurisdição concorrente”, em condições limitadas, verificados determinados pressupostos, com o intuito de evitar a transformação do alto mar numa zona-refúgio para a prática de atos ilícitos<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> GOMES, Manuel Januário da Costa (2005), *O Ensino do Direito Marítimo. O Soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Almedina, Coimbra, pág. 158-159.

<sup>15</sup> No decurso de uma viagem ou num porto de escala, um navio apenas poderá mudar de nacionalidade em caso de transferência efetiva de propriedade ou de mudança de registo, pois só é atribuída uma nacionalidade mediante o cancelamento da anterior, de acordo com o disposto no artigo 92.º, n.º 1, CNUDM. Cf. Böhm-Amolly, Alexandra von. “Registo de Navios.”, in *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, coord. Januário da Costa Gomes, 163-183. Lisboa: Almedina, 2010, p. 173.

<sup>16</sup> GOMES, Manuel Januário da Costa (2005), *O Ensino do Direito Marítimo. O Soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Almedina, Coimbra, pág. 167.

Uma das exceções mais relevantes ao princípio da exclusividade do pavilhão, aplicável aos navios que não gozem de completa imunidade de jurisdição<sup>17</sup>, é a que resulta do reconhecimento do direito de perseguição, previsto no artigo 111.º CNUDM: a perseguição de um navio estrangeiro pode ser empreendida quando as autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu as suas leis e regulamentos<sup>18</sup>.

Outra exceção ao princípio da exclusividade do pavilhão é o direito de visita consagrado no artigo 110.º, n.º 1, CNUDM, que faculta o direito de visita a um navio de guerra que encontre, no alto mar, um navio que não goze de completa imunidade, desde que haja motivo razoável para suspeitar a verificação de uma das situações focadas nas alíneas a) a e) do mesmo art. 110.º, n.º 1, CNUDM<sup>19</sup>.

A nacionalidade do navio consubstancia-se igualmente na noção de vínculo substancial<sup>20</sup> (*genuine link*), de acordo com o disposto no terceiro período do artigo 91.º, n.º 1, CNUDM, traduzido nonexo de ligação existente entre Estados e navio, segundo critérios que variam de acordo com os diversos ordenamentos jurídicos, correspondendo, conseqüentemente, à capacidade de controlo pelo Estado de bandeira do navio e da comunidade de pessoas e bens instalada a bordo, em matérias administrativas, técnicas e sociais<sup>21</sup>, tal como estatuído no artigo 94.º, n.º 1, CNUDM.

---

<sup>17</sup> Cf. artigos 95.º e 96.º da CNUDM.

<sup>18</sup> Para mais desenvolvimentos, Cf. GOMES, Manuel Januário da Costa (2005), *O Ensino do Direito Marítimo. O Soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Almedina, Coimbra, pág. 168 e seguintes.

<sup>19</sup> As situações em que se permite o direito de visita são: a) suspeita de que o navio se dedica à pirataria; b) tráfico de escravos; c) transmissões não autorizadas; d) o navio não tem nacionalidade; e e) embora arvore bandeira estrangeira, o navio objeto de visita tem, na realidade, a mesma nacionalidade da do navio de guerra, pretendendo desta forma ocultar a sua verdadeira nacionalidade. GOMES, Manuel Januário da Costa (2005), *O Ensino do Direito Marítimo. O Soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Almedina, Coimbra, pág. 170.

<sup>20</sup> A falta de *genuine link* deveria ter como consequência a desconsideração da nacionalidade em causa; contudo não tem sido assim entendido. Sobre o assunto foram proferidas vários acórdãos, tanto pelo Tribunal Internacional de Justiça, no caso *Nottebohm*, que opôs o Liechtenstein à Guatemala, em 1955, como pelo Tribunal Internacional de Direito do Mar, no caso *Saiga II*, em 1999, e mais recentemente o caso *Virginia G*, em 2014.

<sup>21</sup> A condição de vínculo substancial surgiu em meados do século XX, consagrada no artigo 5.º da Convenção de Genebra de 1958 sobre o Alto Mar, como resposta a uma preocupação generalizada por haver países que não exerciam qualquer controlo sobre os navios que arvoravam o seu pavilhão e nem sequer tinham qualquer relação com os seus proprietários ou até com os próprios navios, frequentemente dedicados a atividades ilícitas ou perigosas. Böhm-Amolly, Alexandra von. "Registo de Navios.", in //

A nacionalidade dos navios não deve ser encarada apenas como um mero elemento de identificação do navio e de determinação da legislação que lhe é aplicável, uma vez que este elemento pode ser o instrumento de uniformização ou, pelo menos, de harmonização dos ordenamentos jurídicos no que respeita a matérias fundamentais como a segurança e a preservação da liberdade dos mares<sup>22</sup>.

### C. Registos abertos

Ter uma nacionalidade significa, sobretudo, submeter-se às condições que o Estado de bandeira impõe para a atribuição e a manutenção do seu pavilhão. Isto comporta vantagens e desvantagens, benefícios e custos, direitos e deveres. Daí que os armadores, contrariando muitas vezes o princípio do vínculo substancial, procurem inscrever os seus navios em registos cuja relação custo-benefício lhes seja mais favorável. E as vantagens que os armadores procuram podem ser de ordem diversa: evasão fiscal, custos globais inferiores, condições de registo menos exigentes, fuga a determinadas imposições legais e até mesmo vantagens do ponto de vista político, evitando, por exemplo, arvorar a bandeira de um Estado beligerante<sup>23</sup>.

O segundo registo, ou registo aberto, foi criado em alguns países, com o intuito de proteger a respetiva frota mercante e de disponibilizar vantagens similares às bandeiras de conveniência. Esse tipo de registo geralmente é concedido por países que já possuem registo nacional a navios da respetiva nacionalidade ou de outras, e que auferem vantagens similares às concedidas por bandeiras de conveniência.

Um registo aberto caracteriza-se essencialmente por admitir o registo de qualquer navio, independentemente da nacionalidade do seu proprietário. De facto, atualmente é praticamente impossível determinar a nacionalidade dos proprietários dos navios de comércio em atividade, tendo-se tornado comum a prática de registar navios em países

---

*Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, coord. Januário da Costa Gomes, 163-183. Lisboa: Almedina, 2010, p. 174.

<sup>22</sup> Böhm-Amolly, Alexandra von. "Registo de Navios.", in *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, coord. Januário da Costa Gomes, Lisboa: Almedina, 2010, p. 172.

<sup>23</sup> Böhm-Amolly, Alexandra von. "Registo de Navios.", in *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, coord. Januário da Costa Gomes, Lisboa: Almedina, 2010, pp. 177-178.

diferentes do da nacionalidade do armador ou proprietário como forma de obviar restrições<sup>24</sup>.

A inscrição em segundo registo não suprime o registo de propriedade marítima e tem carácter complementar. Mas nem por isso a adoção de segundo registo consagra a dupla nacionalidade do navio: o registo inicial será suspenso e o navio passará a integrar a frota mercante do Estado do segundo registo.

Alguns países como Dinamarca, Portugal, Bélgica, Inglaterra e Alemanha permitem um segundo registo, de acordo com o qual o navio registado é registado num país e afretado a casco nu à empresa de outro país, o que significa que o país da empresa afretadora pode permitir o uso da sua bandeira, desde que não haja incompatibilidade de leis entre o país de origem e o país da empresa afretadora<sup>25</sup>.

#### **D. O problema das bandeiras de conveniência**

Sempre houve registos de navios menos exigentes ou criteriosos, mas a busca de regimes mais vantajosos por parte dos armadores levou a que alguns Estados tivessem criado registos de navios extremamente atraentes pelos seus baixos custos, pelas reduzidas exigências de segurança jurídica, por inferiores *standards* de segurança da navegação ou ainda pelo escasso controlo exercido sobre a atividade exercida pelos navios aí registados.

A proliferação das bandeiras de conveniência, consequência dos registos abertos, surgiu como uma questão internacional a analisar na década de 50<sup>26</sup>, sendo que no final

---

<sup>24</sup> Francisco Piniella, José María Silos e Francisca Bernal, "Who will give effect to the ILO's Maritime Labour Convention, 2006?", in *International Labour Review*, vol. 152 (2013), N.º 1, pp. 69. Para o desenvolvimento deste sistema muito contribuíram os proprietários de navios norte-americanos, primeiro com a implementação do registo do Panamá, no início do século XX, e posteriormente com o registo da Libéria.

<sup>25</sup> MARTINS, Eliane M. Octaviano (2008), Curso de Direito Marítimo, Vol. 1, 3.ª Ed., Manole, São Paulo, pág. 181-182.

<sup>26</sup> Sobre a tomada de consciência do problema e abordagem da OIT, ARGIROFFO E. (1974), *Flags of Convenience and Substandard Vessels: A Review of the ILO's Approach to the Problem*. *International Labour Review*, 110, 437-453.

dos anos 80, mais de metade da tonelagem total mundial de navios navegava arvorando estas bandeiras<sup>27</sup>.

Para a identificação destas situações, o elemento relevante a ter em conta é o da discrepância entre a bandeira que o navio arvora de facto e aquela que ele deveria arvorar, considerando-se os nexos e vínculos que efetivamente tem com outro Estado. Acrescem outras oito características comuns aos registos de conveniência<sup>28</sup>:

- i) O navio é de propriedade ou está sobre controlo de estrangeiros, isto é de pessoas físicas ou coletivas que não são nacionais, nem residentes no Estado de registo;
- ii) É autorizado o armamento por tripulação estrangeira;
- iii) O registo é simples, fácil, desburocratizado e com um baixo nível de custos;
- iv) A incidência tributária é baixa;
- v) O poder económico do Estado de registo é fraco, sobretudo quando correlacionado com o volume da sua frota;
- vi) O Estado de registo não ratificou a generalidade das convenções internacionais em matéria de segurança ou, quando o faz, não dispõe dos meios suficientes para assegurar o respetivo cumprimento;
- vii) É exigido um baixo *standard* de segurança de navegação;
- viii) As condições de segurança jurídica são pouco ou nada exigentes.

As vantagens da utilização de bandeiras de conveniência são meramente aparentes, pois, em bom rigor, todos perdem devido aos enormes riscos gerados pela difusão e pela atração deste tipo de registos.

Riscos antes de mais, em termos de proteção e segurança, tendo em conta que as maiores marés negras e desastres ambientais<sup>29</sup> foram provocados por navios com pavilhão de conveniência e que inúmeros incidentes de navegação ocorrem com navios

---

<sup>27</sup> Francisco Piniella, José María Silos e Francisca Bernal (2013), "Who will give effect to the ILO's Maritime Labour Convention, 2006?", in *International Labour Review*, vol. 152, N.º 1, pp. 65.

<sup>28</sup> Böhm-Amolly, Alexandra von. "Registo de Navios.", in *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, coord. Januário da Costa Gomes, 163-183. Lisboa: Almedina, 2010, pp. 179-180.

<sup>29</sup> Por exemplo, os casos *Erika* e *Prestige*, ocorridos respetivamente em 1999 e em 2002.

aos quais não foi exigido o cumprimento das condições de navegabilidade e das regras de segurança mínimas internacionalmente impostas e reconhecidas.

Também riscos em termos de segurança e defesa, uma vez que fenómenos como a pirataria e o terrorismo marítimo não são alheias as bandeiras de conveniência, a somar ainda riscos económicos, como a distorção das regras de concorrência, e riscos sociais, decorrentes das más condições de trabalho a bordo e a violação dos mais elementares direitos dos trabalhadores<sup>30</sup>.

#### **IV. A importância da Organização Internacional do Trabalho na tutela dos direitos humanos dos marítimos.**

##### **A. Antecedentes e criação da Organização Internacional do Trabalho**

A importância dos problemas laborais e da necessidade de os enfrentar à escala mundial, com base numa cooperação internacional organizada num quadro institucional adequado, tornava-se cada vez mais evidente no final da I Guerra Mundial, considerando-se que "(...) a não adoção, por parte de qualquer nação, de um regime de trabalho realmente humano se torna um obstáculo aos esforços de outras nações empenhadas em melhorar o futuro dos trabalhadores nos seus próprios países (...) "<sup>31</sup>.

O processo de desenvolvimento económico desenrolava-se à custa dos trabalhadores, onde apenas era tida em conta a sua qualidade de fator de produção a rentabilizar o mais possível, sem se atender devidamente à dimensão social do processo<sup>32</sup>, tornando-se evidente a existência de condições de trabalho que careciam de ser melhoradas, uma vez que estas implicavam "(...) para a maioria das pessoas, a

---

<sup>30</sup> Cf. Böhm-Amolly, Alexandra von. "Registo de Navios.", in *II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, coord. Januário da Costa Gomes, 163-183. Lisboa: Almedina, 2010, p. 181.

<sup>31</sup> Preâmbulo da Constituição da OIT, 3.º parágrafo, que pode ser consultada online em [http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62\\_LIST\\_ENTRIE\\_ID:2453907:NO](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO), também disponível em português numa coletânea organizada pelo Gabinete para a Cooperação do Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social, em <http://www.ilo.org/public/portugue/region/eurpro/lisbon/pdf/constitucao.pdf>.

<sup>32</sup> CAMPOS, João Mota de (2010), *Organizações Internacionais – Teoria Geral. Estudo Monográfico das Principais Organizações Internacionais de que Portugal é Membro*, 4.ª ed., rev. e act. – Coimbra, Coimbra Editora – Wolters Kluwer, pág. 423.

injustiça, a miséria e as privações, o que gera um descontentamento tal que a paz e a harmonia universais são postas em risco (...)"<sup>33</sup>.

Nascida no rescaldo da I Guerra Mundial, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) foi fundada em 1919, em simultâneo com a Sociedade das Nações, pelo Tratado de Versalhes, que veio pôr fim ao conflito mundial, apresentado como objetivo principal a melhoria das condições de trabalho, com base no princípio inscrito no preâmbulo da sua Constituição, de que “a paz social só é universal e duradoura se assentar na justiça social”<sup>34</sup>.

É de salientar o facto de a OIT traduzir-se na primeira tentativa de construção de organizações universais afetas à reflexão e resolução de questões sociais e económicas no início do século XX, sem que houvesse outras organizações-modelo de inspiração<sup>35</sup>.

Com efeito, o sucesso desta organização internacional deve-se, entre outros aspetos, à definição de quatro meios de governação<sup>36</sup>, que merecem a nossa análise: i) a aplicação do princípio do tripartismo; ii) a adoção de Convenções e Recomendações internacionais, posteriormente submetidas às autoridades nacionais para ratificação ou outra ação; iii) a criação de um sistema de inspeção que assegure o cumprimento das normas e regulamentos emanados da organização; e iv) a colaboração entre organismos internacionais com o intuito de garantir que as políticas económicas e financeiras contribuem para o progresso social e bem-estar.

---

<sup>33</sup> Preâmbulo da Constituição da OIT, 2.º parágrafo

<sup>34</sup> Antes da criação da OIT, realizaram-se várias conferências para resolução dos problemas laborais: em 1890, reuniram em Berlim representantes de catorze Estados numa conferência diplomática, para discutirem a vertente social que estava a ser ignorada no processo de desenvolvimento económico; em 1897, uma segunda conferência foi convocada para Bruxelas; em 1900, em Paris, viria a ser criada a Associação Internacional para a Proteção dos Trabalhadores que passou a dispor, em Basileia, de um organismo denominado Repartição Internacional do Trabalho, consagrado à investigação e à reunião de documentação especializada – designadamente à tradução e publicação da legislação social dos diversos Estados, no âmbito de uma compilação legislativa cuja publicação se mantém. Cf., por exemplo, RODGERS, Gerry; LEE, Eddy; DAELE, Jasmien Van, (2009), *The International Labour Organization and the Quest for Social Justice, 1919-2009*, ILO, Geneva, pág. 4 e seguintes.

<sup>35</sup> RODGERS, Gerry; LEE, Eddy; DAELE, Jasmien Van, (2009), *The International Labour Organization and the Quest for Social Justice, 1919-2009*, ILO, Geneva, pág. 6.

<sup>36</sup> RODGERS, Gerry; LEE, Eddy; DAELE, Jasmien Van, (2009), *The International Labour Organization and the Quest for Social Justice, 1919-2009*, ILO, Geneva, pág. 9.

Aos meios de governação identificados nos pontos i), ii) e iii) dedicaremos *infra* secções específicas. No que concerne ao quarto meio de governação mencionado, este traduz a constatação de que os objetivos económicos e sociais não são dissociáveis, e que a organização internacional, afeta a objetivos de carácter social, tem de ser suficientemente influente nas organizações mais concentradas nas políticas económicas.

## **B. Objeto e fins da Organização Internacional do Trabalho**

O preâmbulo da Constituição da OIT define como objetivos a melhoria das condições de trabalho tendo em vista alcançar "a paz e a harmonia universais", bem como a adoção por todos os Estados de "um regime de trabalho verdadeiramente humano". Para tanto, indica igualmente os instrumentos necessários para alcançar tal finalidade: regulamentação da duração do trabalho, combate ao desemprego, proteção dos trabalhadores contra acidentes de trabalho, segurança social concretizada na atribuição de pensões de velhice e de invalidez, liberdade sindical, formação profissional e proteção dos trabalhadores migrantes.

Com o termo da II Grande Guerra, tornou-se clara a necessidade de redefinir e adaptar prioridades e ideias. Nesse sentido, no ano de 1944, as delegações de quarenta e um Estados-Membros da OIT reuniram-se em Filadélfia para fazerem um balanço do estado da Organização e das suas perspetivas no futuro, para repensarem as bases em que ela deveria passar a funcionar, e conseqüentemente, rever a respetiva Constituição<sup>37</sup>.

Deste encontro resultou a Declaração Relativa aos Fins e Objetivos da Organização Internacional do Trabalho<sup>38</sup>, que se traduziu na alteração à Constituição da OIT – e

---

<sup>37</sup> CAMPOS, João Mota de (2010), *Organizações Internacionais – Teoria Geral. Estudo Monográfico das Principais Organizações Internacionais de que Portugal é Membro*, 4.ª ed., rev. e act. – Coimbra, Coimbra Editora – Wolters Kluwer, pág. 425.

<sup>38</sup> Tal como a Constituição da OIT, também a Declaração de Filadélfia pode ser consultada *online*, em <http://www.ilo.org/public/portugue/region/eurpro/lisbon/pdf/constitucao.pdf>.

consequentemente, no passo em frente que a OIT precisava de concretizar<sup>39</sup> –, da qual passou a fazer parte como anexo.

A Declaração de Filadélfia, como passou a ser conhecida, reafirma os princípios enformadores da Organização, repensados em função da evolução da sociedade internacional em geral e do mundo laboral em particular, que havia ocorrido nos anos precedentes<sup>40</sup>.

Hoje em dia, o objetivo geral da OIT é formulado como “Trabalho Digno”, um conceito que sintetiza direitos e condições de trabalho, emprego e proteção social numa abordagem geral, a concretizar através do diálogo social.

### **C. Estrutura Institucional: Órgãos Principais da Organização Internacional do Trabalho**

#### **1. Conferência Geral do Trabalho e o princípio do tripartismo**

A Conferência Geral do Trabalho, ou Conferência Internacional do Trabalho (CIT), é o órgão plenário e deliberativo - em cuja composição e competência melhor se espelha o caráter original da Organização - e que detém as competências essenciais da OIT (cf. Art. 3.º e seguintes da Constituição).

A Conferência realiza, pelo menos, uma sessão anual, elegendo para cada uma, entre os delegados governamentais, um Presidente, e bem assim, um vice-presidente

---

<sup>39</sup> RODGERS, Gerry; LEE, Eddy; DAELE, Jasmien Van, (2009), *The International Labour Organization and the Quest for Social Justice, 1919-2009*, ILO, Geneva, pág. 6.

<sup>40</sup> Tais princípios, em função dos quais devem ser avaliados os programas de ação e as medidas a adotar quer no quadro internacional quer no quadro nacional - tanto no plano social como nos domínios económico e financeiro - são, designadamente: i) o trabalho não é uma mercadoria, pelo que não poderá estar sujeito às contingências da lei da oferta e da procura sem consideração da eminente dimensão humana das questões que lhe estão ligadas; ii) a liberdade de expressão e de associação é condição irrecusável do progresso; iii) a pobreza, onde quer que exista, constitui um perigo para a prosperidade de todos; portanto, iv) a luta contra a pobreza deve ser conduzida com toda a energia no quadro nacional e mediante um esforço internacional concertado e contínuo, com vista à promoção do bem comum; v) todos os seres humanos têm o direito de buscar o progresso material e o desenvolvimento espiritual em liberdade, com dignidade, com segurança económica e beneficiando de iguais oportunidades; vi) a finalidade central de qualquer política nacional ou internacional deve ser orientada para a realização de condições que permitam alcançar os objetivos da OIT. Tais objetivos, reconsiderados à luz destes princípios, são o pleno emprego, a melhoria do nível de vida das populações, o desenvolvimento da segurança social, a proteção da saúde, a igualdade de oportunidades no domínio da educação e no domínio profissional.

entre os delegados do patronato e outro entre os delegados dos trabalhadores (cf. Arts. 3.º, n.º 1, e 17.º, n.º 1, da Constituição).

As competências da Conferência são, essencialmente, i) adotar convenções e recomendações, nos termos do disposto no artigo 19.º, n.º 1 da Constituição; ii) controlar a aplicação pelos Estados-membros das normas internacionais do trabalho constantes das convenções e recomendações; iii) deliberar por maioria de dois terços dos delegados sobre a admissão de novos Estados-membros, de acordo com o disposto nos artigos 27.º e 28.º do respetivo Regulamento; iv) aprovar o orçamento da Organização, através da Comissão de Finanças constituída nos termos do artigo 7.º bis do Regulamento; v) nomear os juizes do Tribunal Administrativo da OIT<sup>41</sup>; e, vi) apreciar o relatório do Diretor-Geral do BIT, conforme estatui o artigo 12.º do respetivo Regulamento.

No que concerne à composição da Conferência Geral, todos os Estados-membros estão representados, através de delegações constituídas não apenas por dois delegados de cada Governo, mas, também, por um delegado que representa o patronato e um delegado que representa os trabalhadores do respetivo país (cf. Art. 3.º, n.º 1, da Constituição).

Os membros de cada delegação gozam todos dos mesmos direitos, tomando assento paritariamente na CIT, mas, em lugar de emitirem um voto nacional, dispõem de inteira liberdade de pronúncia que lhes permite emitir votos divergentes em

---

<sup>41</sup> Sobre este órgão da OIT, CAMPOS, João Mota de (2010), *Organizações Internacionais – Teoria Geral. Estudo Monográfico das Principais Organizações Internacionais de que Portugal é Membro*, 4.ª ed., rev. e act. – Coimbra, Coimbra Editora – Wolters Kluwer, pág. 435-436.

O Tribunal Administrativo da OIT é um dos órgãos subsidiários desta organização, instituídos com o intuito de facilitar o pleno cumprimento da OIT. Este Tribunal foi criado pela Assembleia Geral da Sociedade das Nações, em 1927, tendo o mesmo sido mantido após a extinção da Sociedade das Nações, por resolução tomada na última reunião desta Organização em abril de 1947, ligando-o à estrutura da OIT, ficando na dependência da respetiva Conferência Geral do Trabalho.

O Tribunal é composto por três juizes efetivos e três juizes suplentes, de diferentes nacionalidades, nomeados pela Conferência Geral do Trabalho por um período de três anos. Embora incluído no sistema institucional da OIT, não é privativo desta, dado que por força do respetivo Estatuto está aberto a qualquer organização internacional de carácter interestadual, que reconheça a sua competência.

Relativamente às sessões, realiza uma sessão ordinária anual e, eventualmente, sessões extraordinárias. É competente para anular medidas adotadas relativamente aos recorrentes, funcionários das organizações internacionais sujeitos à sua jurisdição. A decisão proferida é definitiva para o funcionário recorrente, mas não é para a organização parte no litígio, que pode dirigir-se ao Tribunal Internacional de Justiça a solicitar um parecer sobre a validade da decisão proferida pelo Tribunal Administrativo.

correspondência com a própria divergência dos respectivos interesses e pontos de vista (cf. Art. 4.º da Constituição).

A composição deste órgão, assim como os direitos iguais dos membros de cada delegação, traduzem-se numa manifestação do princípio do tripartismo, uma das características originais da OIT, que a diferenciam das demais organizações internacionais, entendido como a possibilidade de participação dos representantes de organizações de trabalhadores e de empregadores, a par dos representantes dos Governos dos Estados-Membros<sup>42</sup>. A OIT é a única organização internacional e intergovernamental em que os Governos não têm poder de voto exclusivo no estabelecimento de normas e políticas, trabalhadores e empregadores têm o mesmo peso em conjunto com os Governos nos processos de tomada de decisões.

O tripartismo baseia-se na noção de sociedade construída sobre interesses estruturados em colaboração, não centrada em atores individuais, e baseia-se nos princípios fundamentais da liberdade de escolha e da livre associação, princípios que não raras vezes estiveram na origem de desentendimentos entre a OIT e alguns dos seus membros, designadamente aqueles com regimes comunistas ou fascistas, sendo evidente que este princípio pressupõe uma independência efetiva entre os grupos de trabalhadores e de empregadores face aos respetivos governos e outros grupos.

Esta forma de governação manifesta-se como um limite à prática dos Estados como únicos detentores do poder de voto e de tomada de decisões nas organizações internacionais. Para além disso, permitiu a verificação de que trabalhadores e empregadores partilham interesses em geral, os quais transcendem as fronteiras nacionais. A adoção desta abordagem tripartida aos problemas em 1919 implicou ainda o reconhecimento de que as condições de trabalho e as políticas sociais são assuntos relevantes a ter em conta na ação interestadual, e que, por esse motivo, justificam a ação conjunta dos Estados. Mais importante, conferiu à esfera internacional meios de resolução de conflitos através da negociação, ao invés do confronto.

---

<sup>42</sup> Cf. Art. 3.º da Constituição.

As implicações do tripartismo são múltiplas, mas no essencial, a participação nas deliberações da OIT de delegados que representam diretamente os interesses dos trabalhadores e dos empregadores acrescenta uma conexão com a realidade económica que os governos por si só não são capazes de transmitir, além de que os representantes não governamentais possuem uma visão e perceção dos assuntos muito para além dos interesses individuais de cada Estado-Membro.

Não obstante a partilha de interesses em comum, trabalhadores e empregadores desempenham papéis substancialmente diferentes: para os trabalhadores, a OIT é o principal instrumento para alcançar os seus objetivos, apresentando uma agenda muito mais ativa que os empregadores que, por seu turno, são frequentemente o “travão” das iniciativas apresentadas pelos trabalhadores pelo Diretor-Geral do BIT<sup>43</sup>.

Contudo, apesar de todos os benefícios do princípio do tripartismo, esta abordagem apresenta igualmente algumas fragilidades, a começar pela representação dos trabalhadores e empregadores da chamada economia formal, deixando de fora um importante setor da economia, a informal, sobretudo nos países em desenvolvimento. Outro fator relaciona-se com o facto de as estruturas tripartidas muito sedimentadas na OIT impedirem a Organização de acompanhar o desenvolvimento de outras organizações internacionais.

O tripartismo provou a sua resiliência ao longo dos anos desde a criação da OIT, no entanto, os desafios não param de surgir. Atualmente a Organização defronta-se com a necessidade de adaptação do modelo tripartido ao mundo globalizado atual, onde coexistem novos atores internacionais que operam fora do âmbito nacional, sendo normal que às sessões da Conferência assistam como observadores representantes de Estados não membros ou de outras organizações intergovernamentais ou não governamentais.

---

<sup>43</sup> RODGERS, Gerry; LEE, Eddy; DAELE, Jasmien Van, (2009), *The International Labour Organization and the Quest for Social Justice, 1919-2009*, ILO, Geneva, pág. 16.

## **2. Conselho de Administração**

O Conselho de Administração caracteriza-se por ser um órgão restrito, no que respeita à sua composição, e um órgão de carácter executivo, dada a natureza das suas atribuições<sup>44</sup>, incumbindo-lhe a definição da ordem do dia das sessões anuais da CIT e, posteriormente, dar seguimento ao que por esta haja sido deliberado.

Este órgão é composto por cinquenta e seis membros, dos quais dez representam os dez mais importantes Estados industriais, designados segundo critérios determinados pelo próprio Conselho de Administração (art. 7.º, n.º 2 e 3, da Constituição). Os restantes quarenta e seis membros são eleitos por três anos, pela Conferência Geral (art. 7.º, n.º 5, da Constituição): dezoito em representação dos Estados Membros, catorze entre os delegados dos trabalhadores e catorze entre os delegados dos patrões. Enquanto aqueles participam em representação dos Estados respetivos, os vinte e oito delegados das duas referidas categorias profissionais agem como representantes do conjunto de delegados da respetiva categoria com assento na Conferência Geral.

O Conselho realiza normalmente três sessões em cada ano, cabendo-lhe a orientação superior da atividade da Organização. Na medida em que não funciona em permanência, age através do Diretor-Geral do *Bureau* Internacional do Trabalho (BIT), que lhe cabe nomear e que exerce as suas funções sob a autoridade do Conselho e na conformidade das instruções que este lhe transmita (cf. Art. 8.º da Constituição).

## **3. Bureau Internacional do Trabalho**

O *Bureau* é o órgão permanente, cujo regime se encontra plasmado nos artigos 8.º a 10.º da Constituição da OIT. Essencialmente, funciona como Secretariado da Organização (em virtude do carácter não permanente do Conselho de Administração),

---

<sup>44</sup> CAMPOS, João Mota de (2010), *Organizações Internacionais – Teoria Geral. Estudo Monográfico das Principais Organizações Internacionais de que Portugal é Membro*, 4.ª ed., rev. e act. – Coimbra, Coimbra Editora – Wolters Kluwer, pág. 432.

mas incumbem-lhe igualmente, para além de funções burocráticas, significativos poderes de execução<sup>45</sup>.

Trata-se de uma vasta administração, sediada em Genebra, chefiada por um Diretor-Geral designado pelo Conselho de Administração e que perante este responde quer no que concerne à utilização dos fundos da Organização (art. 15.º, n.º 5), quer no que diz respeito ao conjunto das tarefas a seu cargo (art. 10.º da Constituição).

Incumbe-lhe, designadamente, preparar as reuniões da Conferência Geral (na qual o Diretor-Geral do BIT funciona como secretário-geral) e dar seguimento às suas orientações, sob a direção do Conselho de Administração.

Também ao Diretor-Geral, pessoalmente ou através de um dos seus Diretores-Gerais Adjuntos ou Subdiretores-Gerais, cumpre assistir o Conselho de Administração (art. 8.º, n.º 2).

O BIT apresenta-se, pois, como coração e motor da ação da OIT: assegura o funcionamento dos respetivos serviços técnicos e burocráticos que dele diretamente dependem, e mantém delegações permanentes por todo o mundo, permitindo-lhe uma certa descentralização de determinadas atividades e, conseqüentemente, permite-lhe também manifestar uma presença ativa nos domínios em que exerce as suas funções<sup>46</sup>.

#### **D. Atribuições e competências da OIT**

A OIT exerce um papel operacional de grande relevância prática que se traduz numa estreita cooperação com os Estados-Membros, aos quais presta adequada assistência técnica, em particular no tocante à correta aplicação das regulamentações internacionais em matéria de trabalho. Por outro lado, cabe-lhe também o exercício da competência normativa relativamente à adoção das regras a observar no domínio laboral, o que implica a consideração de difíceis, complexas e relevantes questões de

---

<sup>45</sup> CAMPOS, João Mota de (2010), *Organizações Internacionais – Teoria Geral. Estudo Monográfico das Principais Organizações Internacionais de que Portugal é Membro*, 4.ª ed., rev. e act. – Coimbra, Coimbra Editora – Wolters Kluwer, pág. 433.

<sup>46</sup> CAMPOS, João Mota de (2010), *Organizações Internacionais – Teoria Geral. Estudo Monográfico das Principais Organizações Internacionais de que Portugal é Membro*, 4.ª ed., rev. e act. – Coimbra, Coimbra Editora – Wolters Kluwer, pág. 434.

índole económica e de carácter social, bem como, e conseqüentemente, cumpre-lhe proceder ao controlo da aplicação das normas adotadas no seu contexto.

Analisemos cada uma destas atribuições e competências da OIT.

### **1. Cooperação com os Estados-Membros**

A OIT contribui, nos mais diversos domínios e em todos os continentes, para o desenvolvimento social dos Estados-Membros, cooperando inclusivamente com os poucos que não são seus membros.

A atividade fundamental que a OIT desenvolve no exterior consiste na implementação de programas de formação de quadros e de mão-de-obra local tendo em vista não só preparar pessoal competente para exercer uma atividade profissional específica como também para formar formadores<sup>47</sup>.

Algumas ações realizadas pela OIT são financiadas pelo orçamento da Organização; outras beneficiam, designadamente, de contribuições dos Estados industrializados.

Também no domínio da cooperação técnica a ação da OIT se tem manifestado em todos os continentes e regiões, sendo também realizadas várias atividades da OIT, por intermédio do BIT, em cooperação com outras organizações da constelação das Nações Unidas, prestando auxílio aos países na resolução de problemas encontrados no domínio legislativo ou na prática para assegurar a conformidade com as normas.

A assistência inclui missões de consulta e missões de contacto direto, que permitem aos funcionários do BIT reunir com os responsáveis governamentais para discutir problemas de aplicação de normas e encontrar soluções, realizar atividades promocionais, cujo objetivo é o de aumentar a sensibilização às normas, criar nos beneficiários nacionais capacidades para que utilizem estes instrumentos e fornecer

---

<sup>47</sup> Tendo em conta as suas atividades de formação de pessoal qualificado, a OIT criou dois órgãos subsidiários em que se apoia no cumprimento da sua missão neste particular domínio: i) o Centro Internacional de Aperfeiçoamento Técnico e Profissional, sediado em Turim (Itália), habilitado a receber estagiários; e ii) o Instituto Internacional de Estudos Sociais, sediado em Genebra (Suíça), que tem por missão proceder a trabalhos de investigação, organizar cursos, seminários e ciclos de estudos quer na sua sede, quer noutros locais.

parecer técnicos sobre a forma de aplicar as normas em benefício de todos. O BIT apoia, igualmente, a elaboração de legislações nacionais que sejam conformes com as normas da Organização<sup>48</sup>.

A obra de cooperação técnica realizada pela OIT tem contribuído significativamente para a melhoria do nível de vida e das condições de trabalho daqueles que são os primeiros destinatários e beneficiários do seu esforço – os trabalhadores por conta de outrem. Essa cooperação tem-se manifestado através dos chamados “Conselheiros Regionais sobre normas internacionais” no tocante à aplicação efetiva das Convenções e Recomendações<sup>49</sup> – isto é, das normas internacionais sobre matéria laboral emanadas da OIT e que analisaremos de seguida.

## **2. A competência normativa da Organização Internacional do Trabalho**

### ***a) Processo de adoção das normas***

O processo de produção normativa no quadro da OIT é longo e complexo, garantindo, no entanto, um estudo aprofundado dos problemas a enfrentar e das soluções que comportam.

O Conselho de Administração desempenha o papel de órgão motor da engrenagem de produção normativa: agindo por sua própria iniciativa ou por iniciativa de um Estado-Membro, de um organismo profissional, de uma organização internacional ou da Conferência Geral da OIT, cumpre-lhe examinar as questões a inscrever na ordem do dia da Conferência Geral, de acordo com o disposto no artigo 14.º, n.º 1, da Constituição.

Em circunstâncias especiais que justifiquem esta opção, o Conselho de Administração pode decidir submeter a questão à Conferência Geral, com vista a uma discussão simples, tal como disposto no artigo 34.º, n.º 5, do Regulamento, ou pode

---

<sup>48</sup> International Labour Office (2014), *Rules of the Game: A Brief Introduction to International Labour Standards*, 3.ª Ed. Rev, ILO, Geneva, pág. 115.

<sup>49</sup> CAMPOS, João Mota de (2010), *Organizações Internacionais – Teoria Geral. Estudo Monográfico das Principais Organizações Internacionais de que Portugal é Membro*, 4.ª ed., rev. e act. – Coimbra, Coimbra Editora – Wolters Kluwer, pág. 439.

decidir submeter a questão a uma conferência técnica preparatória, de acordo com o disposto no artigo 14.º, n.º 2, da Constituição, conjugado com os artigos 34.º, n.º 5, e 36.º do Regulamento. Caso contrário, a questão será objeto de uma dupla discussão, realizada em duas sessões da CIT (cf. artigo 34.º, n.º 6, do Regulamento).

É a este órgão que cabe estabelecer a ordem do dia das sessões anuais da Conferência Geral, o que lhe confere uma posição central, incontornável, no processo de decisão da OIT, como intermediário forçado que é entre as propostas que por ele passam e o órgão plenário deliberativo a quem cabe adotar as convenções ou regulamentações da OIT<sup>50</sup>.

Mas o Conselho de Administração não pode dispensar o apoio qualificado do órgão técnico que é o BIT: as propostas recebidas e examinadas pelo Conselho são transmitidas ao BIT que é incumbido de elaborar sobre elas um relatório aprofundado que aborda, entre outros elementos, o estado do direito e da prática relativos à matéria em apreço (cf. artigo 39.º, n.º 1, do Regulamento).

Sobre as questões estudadas, o BIT solicita a todos os Estados-Membros respostas a questionários que lhes dirige; e, tendo em conta as respostas recebidas, elabora um projeto que deverá servir de base aos trabalhos da Conferência Geral, de acordo com o disposto no artigo 39.º, n.º 3, do Regulamento.

Chamada a pronunciar-se sobre o projeto que lhe é apresentado pelo BIT, a CIT vai abordá-lo faseadamente (cf. artigo 39.º, n.º 4, do Regulamento), de forma que são necessárias pelo menos duas sessões anuais para chegar a uma conclusão final: antes de mais, o projeto elaborado pelo BIT é discutido pela CIT que a partir dele elabora um anteprojecto de normas a adotar; este anteprojecto é submetido à apreciação dos Estados-Membros, cujas observações são tomadas em conta pelo BIT com vista à elaboração de um novo texto e de um relatório final (cf. artigo 39.º, n.º 6 e 7, do Regulamento); na sessão anual seguinte, nos termos do disposto no artigo 40.º do Regulamento, o projeto é apreciado pela CIT, que adotará o ato correspondente – se

---

<sup>50</sup> CAMPOS, João Mota de (2010), *Organizações Internacionais – Teoria Geral. Estudo Monográfico das Principais Organizações Internacionais de que Portugal é Membro*, 4.ª ed., rev. e act. – Coimbra, Coimbra Editora – Wolters Kluwer, pág. 440.

assim o deliberar por maioria de dois terços dos delegados presentes; o ato correspondente ao projeto pode apresentar-se sob a forma de uma convenção ou de uma recomendação<sup>51</sup>.

O procedimento de discussão simples distingue-se do procedimento de dupla discussão, *supra* descrito, na medida em que apenas é realizada uma sessão da CIT para discussão dos relatórios apresentados pelo BIT, nos termos do disposto no artigo 38.º do Regulamento, ocorrendo o exame e a adoção final dos projetos de convenções ou recomendações na sessão da CIT, seguindo o disposto no artigo 40.º do Regulamento<sup>52</sup>.

Nestes procedimentos de discussão simples ou dupla, prévios à adoção dos instrumentos internacionais, encontra-se igualmente plasmado o princípio do tripartismo, pois a análise pelos Governos dos documentos enviados pelo BIT tem de incluir consultas às organizações mais representativas de empregadores e trabalhadores (cf. artigos 38.º, n.º 1, e 39.º, n.º 1, do Regulamento). Esta obrigação decorre da Convenção n.º 144 da OIT, de 1976, sobre as Consultas Tripartidas relativas às Normas Internacionais do Trabalho, e da Recomendação n.º 152, de 1976, sobre as Consultas Tripartidas relativas às Atividades da OIT, onde se estabelece a obrigação de realizar consultas aos representantes dos empregadores e dos trabalhadores sobre as repostas dos Governos aos questionários relativos aos pontos inscritos na ordem de trabalhos da Conferência e sobre os comentários dos Governos aos projetos de texto a discutir<sup>53</sup>.

Manifestando-se em todas as fases do processo de elaboração de normas, o princípio do tripartismo confere às normas uma consensualidade e solidez que lhes

---

<sup>51</sup> Para além das convenções e das recomendações, a Conferência Geral pode também adotar “declarações” ou “resoluções”, isto é, atos de alcance pouco preciso, de que a Organização se serve para se pronunciar sobre questões complexas não suficientemente amadurecidas para poderem ser objeto de um ato normativos constringente.

<sup>52</sup> Organização Internacional do Trabalho (2012), *Manual de Procedimentos Relativos às Convenções e Recomendações Internacionais do Trabalho*, Gabinete de Estratégia e Planeamento, GEP/MTSS, Ed. Rev., Lisboa, pág. 4. No caso de a questão ter sido examinada numa conferência técnica preparatória, o BIT poderá, tendo em conta a decisão do Conselho de Administração, ou enviar aos Governos um relatório sumário e um questionário, de acordo com o estatuído no artigo 38.º, n.º 1, do Regulamento, ou, com base nos trabalhos da conferência técnica preparatória, elaborar diretamente o relatório final, de acordo com o disposto no artigo 38.º, n.º 4, do Regulamento.

<sup>53</sup> Organização Internacional do Trabalho (2012), *Manual de Procedimentos Relativos às Convenções e Recomendações Internacionais do Trabalho*, Gabinete de Estratégia e Planeamento, GEP/MTSS, Ed. Rev., Lisboa, pág. 7.

permite um maior ajustamento à realidade e, por outro lado, maior facilidade na sua aplicação por todas as partes<sup>54</sup>.

Os instrumentos são adotados por dois terços dos delegados presentes na sessão plenária da Conferência Geral anual, na qual os Estado-Membros se fazem representar por dois delegados do governo, um delegado dos empregadores e um dos trabalhadores, que podem fazer-se acompanhar dos conselheiros técnicos considerados necessários.

#### **b) Tipologia dos atos adotados pela Conferência Geral**

Não é indiferente a denominação do ato adotado pela Conferência Geral. A escolha a que procede é de grande relevância, na medida em que a natureza e os efeitos jurídicos das convenções e das recomendações não são idênticos<sup>55</sup>. As convenções são instrumentos que, uma vez ratificados, criam obrigações jurídicas, enquanto que as recomendações não estão abertas a ratificação, destinando-se a orientar a política, a legislação e a prática dos Estados membros<sup>56</sup> - cf. artigo 19.º, n.ºs 1 e 2, da Constituição.

Saliente-se ainda o disposto no artigo 19.º, n.º 8, da Constituição, onde se estabelecem as normas da OIT como normas mínimas, na medida em que a adoção destes instrumentos pela Conferência Geral, ou a ratificação por um Membro, não podem ser consideradas como podendo afetar qualquer lei, sentença, costume ou acordo que assegurem condições mais favoráveis para os trabalhadores interessados que as previstas pela convenção ou recomendação.

---

<sup>54</sup> PACETI, Maria Teresa; CAETANO, Maria Liseta (1998), *O Direito Marítimo da OIT e a sua Influência na Ordem Jurídica Portuguesa*. Lisboa: MTS.CICT, pág. 12.

<sup>55</sup> CAMPOS, João Mota de (2010), *Organizações Internacionais – Teoria Geral. Estudo Monográfico das Principais Organizações Internacionais de que Portugal é Membro*, 4.ª ed., rev. e act. – Coimbra, Coimbra Editora – Wolters Kluwer, pág. 441.

<sup>56</sup> Organização Internacional do Trabalho (2012), *Manual de Procedimentos Relativos às Convenções e Recomendações Internacionais do Trabalho*, Gabinete de Estratégia e Planeamento, GEP/MTSS, Ed. Rev., Lisboa, pág. 2.

## **E. Procedimentos de controlo da observância das normas internacionais do trabalho**

Uma das atividades fundamentais da OIT, a par do seu papel de legislador internacional no domínio laboral, é a relativa à aplicação das normas por ela adotadas, sendo que para facilitar o pleno cumprimento da missão da Organização revelou-se necessária a criação de órgãos subsidiários permanentes, dado o carácter não permanente tanto da CIT como do Conselho de Administração, e cujo regime passaremos a analisar de seguida, relativamente ao controlo do comportamento dos Estados<sup>57</sup>. Posteriormente, estudaremos os procedimentos especiais relativos à não aplicação de convenções ratificadas<sup>58</sup>.

### **1. Controlo do comportamento dos Estados**

#### **a) Comissão de Peritos**

A atividade da Comissão de Peritos rege-se de acordo com os princípios fundamentais da independência, da imparcialidade e da objetividade na apreciação da medida em que a situação, em cada Estado, está conforme os termos das convenções e obrigações aceites nos termos da Constituição da OIT. Neste sentido, a Comissão é chamada a analisar: i) os relatórios anuais a que se refere o artigo 22.º da Constituição, sobre as medidas tomadas pelos Membros para dar eficácia às disposições das convenções de que sejam parte, assim como informações fornecidas pelos Membros relativamente aos resultados das inspeções; ii) as informações e os relatórios comunicados pelos Membros, de acordo com o artigo 19.º da Constituição, sobre as

---

<sup>57</sup> Apesar de a OIT estar privada de um poder de coação, o sistema de controlo do comportamento dos Estados membros através da análise dos relatórios por estes disponibilizados, tem-se revelado eficaz em cerca de 60% dos casos. CAMPOS, João Mota de (2010), *Organizações Internacionais – Teoria Geral. Estudo Monográfico das Principais Organizações Internacionais de que Portugal é Membro*, 4.ª ed., rev. e act. – Coimbra, Coimbra Editora – Wolters Kluwer, pág. 449. Sobre o regime de apresentação de relatórios, cf. Organização Internacional do Trabalho (2012), *Manual de Procedimentos Relativos às Convenções e Recomendações Internacionais do Trabalho*, Gabinete de Estratégia e Planeamento, GEP/MTSS, Ed. Rev., Lisboa, pág. 20-33.

<sup>58</sup> Referimo-nos aos procedimentos de queixa e de reclamação. Não nos debruçaremos sobre o regime de queixas por violação da liberdade sindical, o qual poderá ser estudado em Organização Internacional do Trabalho (2012), *Manual de Procedimentos Relativos às Convenções e Recomendações Internacionais do Trabalho*, Gabinete de Estratégia e Planeamento, GEP/MTSS, Ed. Rev., Lisboa, pág. 48 e seguintes.

convenções e as recomendações; e iii) as informações e os relatórios sobre as medidas adotadas pelos Membros em cumprimento do disposto no artigo 35.º da Constituição.

Os membros da Comissão de Peritos são nomeados pelo Conselho de Administração, mediante proposta do Diretor-Geral, por períodos de três anos renováveis. É também o Conselho de Administração que define as datas em que a Comissão reúne, à porta fechada<sup>59</sup>, normalmente no final do mês de novembro, início de dezembro, elegendo a Comissão os respetivos Presidente e Relator, a cada sessão de abertura.

***b) Comissão da Conferência Geral para a Aplicação das Normas***

Após o exame técnico e independente dos documentos pela Comissão de Peritos, o procedimento da Comissão para Aplicação das Normas dá aos representantes dos Governos, dos empregadores e dos trabalhadores, a oportunidade de reunirem e reverem em conjunto o modo através do qual os Estados cumprem as obrigações resultantes dos instrumentos internacionais ou com eles relacionados. Os Governos têm a possibilidade de completar a informação previamente fornecida, indicando medidas suplementares que tencionam tomar, alertando para as dificuldades encontradas no cumprimento das obrigações e procurando orientações acerca da forma de ultrapassar essas dificuldades.

Esta comissão é definida de acordo com o procedimento previsto no artigo 7.º do Regulamento da CIT. Trata-se de uma comissão tripartida, composta por representantes dos Governos, dos empregadores e dos trabalhadores, sendo eleitos um presidente e dois vice-presidentes, escolhidos de entre cada um dos três grupos, tal como os relatores.

---

<sup>59</sup> Não obstante o caráter fechado das suas reuniões, assim como a confidencialidade das suas deliberações e documentos, as Nações Unidas, ou outras agências especializadas cuja representação é considerada pertinente, são convidadas a fazer-se representar nas sessões da Comissão que se considerem adequadas. Cf. Organização Internacional do Trabalho (2012), *Manual de Procedimentos Relativos às Convenções e Recomendações Internacionais do Trabalho*, Gabinete de Estratégia e Planeamento, GEP/MTSS, Ed. Rev., Lisboa, pág. 35.

A Comissão para a Aplicação das Normas examina i) as medidas tomadas pelos Estados membros para dar execução às disposições das convenções das quais façam parte, bem como as informações fornecidas pelos Membros relativamente aos resultados das inspeções; ii) as informações e os relatórios relativos às convenções e recomendações comunicados pelos Membros, de acordo com artigo 19.º da Constituição; e iii) as medidas tomadas pelos Membros, de acordo com o artigo 35.º da Constituição. Posteriormente remete um relatório à Conferência, com as conclusões da sua análise<sup>60</sup>.

## **2. Sistema de recursos no caso de não aplicação de convenções ratificadas**

Quando um Estado não respeite as obrigações contidas numa convenção que tenha sido objeto de ratificação, a Constituição da OIT prevê outras modalidades de controlo que se traduzem na possibilidade do acesso dos interessados institucionais a certas vias de recurso – reclamações ou queixas. Os interessados serão organismos profissionais, qualquer Estado membro da Organização ou o Conselho de Administração da Organização.

### ***a) Reclamações***

Por força do disposto no artigo 24.º da Constituição da OIT, apenas uma organização profissional de trabalhadores ou associação patronal, mesmo não sendo considerada a mais representativa, pode apresentar uma reclamação contra qualquer Estado membro, acusando-o de não ter assegurado de forma satisfatória a aplicação de uma convenção por ele ratificada.

Para além da legitimidade do reclamante, a admissibilidade da reclamação pressupõe o preenchimento de outras duas condições de fundo: i) a reclamação deve ter como objeto a imputação ao Estado membro em causa a falta de aplicação de uma convenção da OIT, e ii) o incumprimento denunciado pressupõe que esse Estado tenha

---

<sup>60</sup> Organização Internacional do Trabalho (2012), *Manual de Procedimentos Relativos às Convenções e Recomendações Internacionais do Trabalho*, Gabinete de Estratégia e Planeamento, GEP/MTSS, Ed. Rev., Lisboa, pág. 37.

ratificado a convenção, uma vez que apenas neste caso é que o Estado se encontra vinculado, e, portanto, é legítimo falar-se em incumprimento.

No que concerne à tramitação, o Conselho de Administração, tendo recebido a reclamação, designa no seu seio um Comité tripartido incumbido de instruir o processo e de lhe apresentar um relatório. Este Comité não incluirá nenhum membro nacional do Estado visado pela reclamação, nem nenhum membro que seja delegado do organismo nacional de que a reclamação emana.

Verificada a admissibilidade, de acordo com as condições *supra* descritas, o Comité convidará o Estado visado a emitir uma declaração sobre a reclamação apresentada, indicando-lhe o respetivo prazo. Caso a declaração apresentada seja considerada satisfatória, o processo termina. Pelo contrário, no caso de não haver resposta por parte do Estado visado ou se a declaração apresentada for considerada insatisfatória, o Conselho de Administração passará a ocupar-se do caso, sendo o Estado visado advertido de que tem a possibilidade de designar um delegado para participar, sem direito de voto, na discussão<sup>61</sup>.

Sempre que o Conselho de Administração considerar a reclamação fundada, esta é publicada no Boletim Oficial do BIT, acompanhada da resposta do Estado em causa. O Conselho de Administração pode, contudo, ir mais longe e, baseado na reclamação apresentada, dar início ao processo de queixa.

#### **b) Queixas**

O processo de queixa encontra-se plasmado nos artigos 26.º a 34.º da Constituição da OIT.

Ao contrário do que sucede com as reclamações, o direito de apresentar uma queixa é exclusivo de sujeitos de direito internacional: ou um Estado membro, agindo contra ou Estado membro e sob condição de ambos terem ratificado a convenção desrespeitada (cf. artigo 26.º, n.º 1, da Constituição), ou o Conselho de Administração,

---

<sup>61</sup> CAMPOS, João Mota de (2010), *Organizações Internacionais – Teoria Geral. Estudo Monográfico das Principais Organizações Internacionais de que Portugal é Membro*, 4.ª ed., rev. e act. – Coimbra, Coimbra Editora – Wolters Kluwer, pág. 451.

agindo por sua própria iniciativa, nomeadamente após ter julgado fundada uma reclamação ou ter sido solicitado a agir por um delegado à Conferência Geral (cf. artigo 26.º, n.º 2, da Constituição).

Instaurada a queixa, o Conselho de Administração pode transmitir a queixa ao Estado visado, conferindo-lhe a oportunidade de o respetivo Governo se pronunciar, ou poderá constituir de imediato uma Comissão de Inquérito, de acordo com o disposto no artigo 26.º, n.º 3, da Constituição, incumbida da elaboração de um relatório sobre a pertinência da acusação e recomendar medidas adequadas (cf. artigo 28.º da Constituição).

Concluído o apuramento dos factos, a Comissão de Inquérito publica, através do Diretor Geral do BIT, o seu relatório, perante o qual o Estado ou Estados em causa podem tomar uma de duas atitudes: ou aceitar as conclusões e recomendações da Comissão, ou declarar que se lhes opõem e, conseqüentemente, pretendem submeter o caso ao Tribunal Internacional de Justiça (cf. artigo 29.º, n.º 2 da Constituição).

Não se verificando nenhum destes comportamentos, circunstância que traduzirá em falta de acatamento das conclusões da Comissão, o Conselho de Administração pode “recomendar à Conferência a adoção de medidas que lhe pareçam oportunas para assegurar a execução das recomendações da Comissão”, de acordo com o disposto no artigo 33.º da Constituição.

## **V. O mar no contexto da Organização Internacional do Trabalho**

Apesar de a OIT defender a ideia de que os problemas que se levantam no mundo do trabalho são comuns a todos os trabalhadores, devendo as normas ser universalmente aplicáveis, existem determinadas categorias de trabalhadores que, pelas condições particulares em que o seu trabalho se desenvolve, necessitam de uma

regulamentação específica, além da regulamentação geral<sup>62</sup>. Tal é o caso dos trabalhadores marítimos.

A especificidade do trabalho marítimo relaciona-se, como já tivemos oportunidade de referir, com o facto de o transporte por mar ter sido, durante muito tempo, o único capaz de assegurar, de forma 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, sobretudo 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, contribuindo para essa especificidade que ainda hoje continua a não encontrar correspondência no trabalho prestado em terra.

Essa particularidade resulta ainda de fatores já analisados no início deste trabalho, como o das tripulações congregarem, com frequência, elementos de diferentes nacionalidades, de passarem grande parte da sua existência no alto mar, longe das famílias, fora da ação regular das autoridades, vinte e quatro horas por dia num espaço muito limitado, aportando em diferentes países, com legislações também diferentes.

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 ação comum internacional, várias associações de marítimos apresentaram propostas à Comissão da Legislação Internacional do Trabalho da Conferência de Paz, reunida em Paris, em 1919, que levaram a que fosse ponderada a hipótese de criação, em paralelo com a Organização geral, de uma organização especial para o trabalho marítimo, dotada de autonomia.

Todavia, para não afetar a unidade da instituição que se projetava, optou-se por não satisfazer esta solicitação, sem, contudo, deixar de se reconhecer que o trabalho normal das indústrias e o trabalho a bordo não poderiam ser regulados da mesma

---

<sup>62</sup> PACETI, Maria Teresa; CAETANO, Maria Liseta (1998), *O Direito Marítimo da OIT e a sua Influência na Ordem Jurídica Portuguesa*. Lisboa: MTS.CICT, pág. 18.

forma. Nesse sentido, estabeleceu-se que as questões relativas ao mínimo de regalias a assegurar aos marítimos seriam objeto de uma sessão especial da Conferência Geral, reservada ao trabalho marítimo<sup>63 64</sup>.

As Conferências marítimas regem-se pelo mesmo regulamento das sessões ordinárias, com a única diferença de não procederem ao controlo da aplicação das normas, isto é, não lhes é apresentado relatório pelo Comité de Peritos, nem é constituída a Comissão de Aplicação de Normas, querendo isto significar que a apreciação dos casos mais complexos de incumprimento de normas marítimas é realizada em conjunto com a das restantes convenções, no âmbito das sessões normais da Conferência.

Em 1920 foi criada pelo Conselho de Administração a Comissão Paritária Marítima, órgão permanente que acabou por revelar-se determinante nas atividades marítimas da OIT, a partir do momento em que a Conferência alargou o âmbito das suas funções, que de início eram apenas consultivas, determinando que todas as questões de carácter marítimo apresentadas ao exame das Conferências fossem previamente submetidas à apreciação daquela Comissão<sup>65</sup>.

Trata-se de uma Comissão bipartida, onde apenas têm assento representantes de armadores e marítimos em número igual, eleitos pelos respetivos grupos empregador e trabalhador, presentes nas sessões marítimas da CIT 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 Trabalhador, com vista a estabelecer a ligação de membros da Comissão com o conjunto da Organização.

---

<sup>63</sup> MANTEROLA, Jon Azkue (2009), “Convenio Marítimo 2006: Mucho Más que un Convenio para los Trabajadores de la mar”, Revista del Ministério de Trabajo e Imigración, n.º 82, Madrid, pp. 39.

<sup>64</sup> BOLLÉ, Patrick (2006), The ILO's new Convention on maritime labour: An innovative instrument. *International Labour Review*, vol. 145: pp. 135–137.

<sup>65</sup> Esta decisão contribuiu igualmente para assegurar a continuidade do estudo das questões marítimas nos intervalos, por vezes bastante espaçados, das sessões marítimas da Conferência, e conferiu-lhe um elevado grau de especialização, tornando-se frequentes as consultas pelo Conselho de Administração, sempre que é necessário aconselhar a Organização sobre problemas técnicos nesta matéria. Cf. PACETI, Maria Teresa; CAETANO, Maria Liseta (1998), *O Direito Marítimo da OIT e a sua Influência na Ordem Jurídica Portuguesa*. Lisboa: MTS.CICT, pág. 23.

Um dos problemas com que se depararam as sessões marítimas da Conferência foi 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 a convocar para a Conferência Geral, único órgão com poder legislativo, vinha alterar o grau de especialização necessário nesta matéria, por falta de competência relativamente às questões marítimas<sup>66</sup>.

Outra questão mais complexa relacionava-se 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 marítimos. Tratava-se de saber se se deveria contactar diretamente essas organizações ou, pelo contrário, o contacto deveria ser com as organizações profissionais centrais, com a indicação de que a sessão teria carácter exclusivamente marítimo<sup>67</sup>.

O Conselho de Administração viria a solucionar o conflito recorrendo à fórmula das Conferências Técnicas Preparatórias, cuja eficácia já tinha sido comprovada no setor das minas de carvão, oferecendo a vantagem de não estar condicionada às exigências relativas à composição da Conferência Geral, uma vez que não estava prevista na Constituição, permitindo ao Conselho de Administração convocar apenas os países interessados nas questões de ordem marítima.

Estas conferências, meramente consultivas vieram ainda colmatar o problema da dupla discussão dos instrumentos marítimos. Tal como já vimos, de acordo com este processo de dupla discussão, são necessárias duas sessões consecutivas da CIT para a adoção das normas da OIT, por forma a possibilitar a conciliação dos diversos interesses. O primeiro debate procede ao exame geral da questão, enquanto o segundo versa sobre pormenores técnicos do projeto da norma e visa a adoção do texto definitivo. A primeira leitura das normas marítimas, antes da sua adoção pela Conferência Geral passou, desta

---

<sup>66</sup> Este facto era ainda agravado pelos próprios países marítimos que, por motivos de ordem económica, enviavam a mesma delegação a ambas as sessões da Conferência, que decorriam consecutivamente. Este problema veio a ser resolvido com a convocação das sessões ordinária e marítima da Conferência em épocas diferentes do ano, permitindo restringir a participação apenas aos interessados.

<sup>67</sup> O Conselho de Administração entendia que as organizações profissionais centrais é que deviam ser contactadas.

forma, a ser assegurada pelas Conferências Técnicas Preparatórias, que procedem ao exame preliminar das matérias inscritas pela Comissão Paritária na sua ordem de trabalhos<sup>68</sup>.

## **VI. A Convenção do Trabalho Marítimo de 2006.**

### **A. Processo de negociação e elaboração da Convenção do Trabalho Marítimo**

#### **1. Comissão Paritária Marítima**

Devido à complexidade e especificidade do tema, a CTM foi objeto de um extenso procedimento de negociação e elaboração. A convite do Conselho de Administração, a Comissão Paritária Marítima (CPM)<sup>69</sup> reuniu em Genebra, em janeiro de 2001, na sua 29.ª sessão, a fim de proceder ao exame casuístico dos instrumentos sobre a regulação do trabalho dos marítimos, e apresentar as respetivas conclusões, tendo em conta as recomendações do Grupo de Trabalho sobre a Política de Revisão de Normas<sup>70</sup>.

No relatório apresentado sublinhou-se a ausência de regulação social, considerada a maior falha do setor marítimo, face ao aumento da competitividade internacional e à necessidade de regras de execução; salientou-se igualmente o facto de o transporte marítimo ser a primeira indústria genuinamente global, e que por esse motivo, as regras deveriam ser aplicadas a todo o setor. Consequentemente, o referido documento deu

---

<sup>68</sup> PACETI, Maria Teresa; CAETANO, Maria Liseta (1998), *O Direito Marítimo da OIT e a sua Influência na Ordem Jurídica Portuguesa*. Lisboa: MTS.CICT, pág. 23

<sup>69</sup> A Comissão Paritária Marítima é uma comissão bipartida, composta por 42 membros: dois deles são indicados pelo Conselho de Administração da OIT e representam respetivamente o grupo dos Empregadores/Armadores e o grupo dos Trabalhadores/Marítimos do Conselho de Administração. Os restantes quarenta membros são nomeados pela Conferência Internacional do Trabalho em sessão marítima, vinte selecionados de entre os delegados dos Armadores e vinte de entre os delegados dos Marítimos, incluindo ainda quatro membros adjuntos armadores e quatro membros adjuntos marítimos. A CPM aconselha o Conselho de Administração nas questões relacionadas com as condições de trabalho e de vida dos marítimos relevantes para o estabelecimento de normas. Sobre esta Comissão bipartida, cf. PACETI, Maria Teresa; CAETANO, Maria Liseta (1998), *O Direito Marítimo da OIT e a sua Influência na Ordem Jurídica Portuguesa*. Lisboa: MTS.CICT, pp. 23 e 24.

<sup>70</sup> As recomendações do Grupo de Trabalho sobre a Política de Revisão de Normas constam do documento GB.280/LILS/WP/PRS/1/3, do Conselho de Administração da OIT, disponível *online* em: [http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/d\\_ocs/gb280/pdf/prs-1-3.pdf](http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/d_ocs/gb280/pdf/prs-1-3.pdf).

conta do número de ratificações das convenções da OIT, significativamente menor do que o número de ratificações das convenções IMO, tendo-se concluído pela necessidade de revisão de algumas dessas convenções. No relatório alertou-se ainda para a necessidade de a Comissão analisar e organizar futuras atividades de criação de normas e instrumentos da OIT para o setor marítimo, de forma a assegurar condições de trabalho dignas para estes trabalhadores<sup>71</sup>.

A CPM concluiu que a solução passaria pelo desenvolvimento e elaboração de um instrumento que reunisse e consolidasse todos os instrumentos existentes da OIT relativos ao trabalho marítimo: a Conferência deveria adotar uma convenção-quadro cuja primeira parte conteria regras gerais, enquanto a segunda parte versaria sobre temas específicos; cada parte poderia ser complementada com anexos mais detalhados, devendo os Membros que ratificassem esta convenção-quadro aceitar um número mínimo destes anexos, denunciando automaticamente as convenções anteriores correspondentes. Nas suas disposições finais, a convenção-quadro poderia prever um mecanismo simplificado de atualização dos anexos, assim como poderia ser complementada com uma recomendação, diretivas práticas e princípios orientadores.

Para contribuir para os trabalhos de elaboração do referido instrumento, a CPM recomendou ao Conselho de Administração a constituição de um Grupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível, que deveria reunir em 2001, 2002 e 2003, composto por dez membros representativos de cada grupo nomeados, respetivamente pelos grupos dos armadores e dos marítimos, cabendo ao Conselho de Administração a nomeação dos membros representantes dos Governos, assegurando a igualdade entre regiões geográficas e a representação equitativa de Estados de bandeira, Estados do porto e Estados fornecedores de mão-de-obra.

A CPM sugeriu igualmente a organização de um Subgrupo, para preparar e analisar os documentos antes das reuniões do grupo de trabalho, a fim de facilitar o debate,

---

<sup>71</sup> O relatório final da 29.ª sessão da Comissão Paritária Marítima (*JMC/29/2001/14*) consta, em linhas gerais, do documento do Conselho de Administração *GB.280/5 (Corr.)*, disponível *online* em <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb280/pdf/gb-5.pdf>.

sendo que este subgrupo, cujos membros seriam selecionados na primeira reunião do Grupo de Trabalho se Alto Nível, reuniria em privado.

A Comissão insistiu ainda na necessidade de o Conselho de Administração convocar uma reunião preparatória em 2004 para uma primeira discussão do novo instrumento proposto, e posteriormente uma sessão marítima da Conferência Internacional do Trabalho em 2005 para adoção do instrumento, tendo como pontos da ordem de trabalhos a consolidação dos instrumentos marítimos da OIT e a discussão geral sobre o desenvolvimento da indústria.

## **2. Grupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível sobre as Normas de Trabalho Marítimo**

As reuniões do Grupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível (doravante, Grupo de Trabalho), realizaram-se em dezembro de 2001, outubro de 2002, julho de 2003 e janeiro de 2004, tendo sido debatidos durante esta fase das negociações a quase totalidade dos assuntos sobre o trabalho marítimo.

Uma vez que armadores e trabalhadores marítimos já tinham tido oportunidade de discutir a necessidade da atualização e consolidação dos instrumentos relativos ao trabalho marítimo num só instrumento, no âmbito da Comissão Paritária Marítima, a primeira reunião do Grupo de Trabalho apresentou como principal propósito conhecer a opinião dos Governos sobre os assuntos expostos pelos armadores e pelos marítimos.

Neste sentido, os representantes dos governos comprometeram-se a participar ativamente nos trabalhos do Grupo de Trabalho, tendo concordado que o novo instrumento proposto, para além de dever primar pela simplicidade, clareza e facilidade de aplicação, deveria ter em conta a Agenda do Trabalho Digno da OIT e outras ações desenvolvidas pela OIT e outras organizações, como a IMO, devendo os governos de todos os membros da OIT e outros interessados ser informados do progresso dos respetivos trabalhos preparatórios<sup>72</sup>.

---

<sup>72</sup> Cf. parágrafo 48 do relatório final da primeira reunião do Grupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível sobre as Normas de Trabalho Marítimo, realizada de 17 a 21 de dezembro de 2001, documento

De facto, a primeira reunião do Grupo de Trabalho foi crucial para traçar o caminho de elaboração do instrumento proposto e aceite, tendo sido fixadas algumas conclusões preliminares<sup>73</sup> a ter em conta no processo de elaboração da convenção-quadro: i) o novo instrumento deveria basear-se nos instrumentos já existentes, tanto da OIT como da IMO, cujos direitos consagrados deveriam ser preservados, sem prejuízo da atualização e inovação necessária; ii) as normas a prever na nova convenção deveriam ser claras e simples, permitindo a ratificação, e consequente implementação, sem dificuldades pelos Estados membros; iii) salientou-se a importância dos mecanismos de cumprimento efetivo, com a definição clara das responsabilidades de cada Membro e a consagração do princípio do “tratamento não mais favorável” relativamente aos Estados que não venham a ratificar a convenção-quadro; iv) destacou-se a necessidade de dotar o novo instrumento de procedimentos de emenda simplificados; e, finalmente, v) concordou-se que o novo instrumento deveria ser rigoroso quanto ao respeito dos direitos, mas flexível relativamente à implementação.

Para facilitar o labor do Grupo de Trabalho, foi estabelecido um Subgrupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível sobre as Normas de Trabalho Marítimo<sup>74</sup> (doravante, Subgrupo), com o objetivo de preparar não apenas as reuniões do Grupo de Trabalho, mas debater e elaborar documentos e textos preliminares a ser posteriormente analisados nas reuniões do Grupo de Trabalho, facultando-lhe relatórios sobre a respetiva atividade, incluindo as opiniões minoritárias.

Ao Subgrupo, que reuniu pela primeira vez em junho de 2002<sup>75</sup>, couberam como tarefas iniciais a preparação do primeiro esboço dos preceitos relativos aos mecanismos

---

*TWGMLS/2001/10*, disponível *online*: <http://ilo-mirror.library.cornell.edu/public/english/dialogue/sector/techmeet/twgmls01/twgmls-fr.pdf>.

<sup>73</sup> Documento *TWGMLS/2001/10*, pp. 23-24.

<sup>74</sup> Documento *TWGMLS/2001/10*, pp. 24-27.

<sup>75</sup> Relatório final da primeira reunião do Subgrupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível sobre as Normas de Trabalho Marítimo, documento *STWGMLS/2002/12*, disponível *online*: <http://ilo-mirror.library.cornell.edu/public/english/dialogue/sector/techmeet/stwgmls02/stwgmls-r.pdf>. Não obstante a recomendação da CTM para que o Subgrupo reunisse pelo menos uma vez por ano, o Subgrupo apenas reuniu formalmente duas vezes, da segunda vez em fevereiro de 2003, antes da terceira reunião do Grupo de Trabalho, em que foram discutidos individualmente todos os artigos, regras e preceitos do código. O relatório final desta segunda reunião corresponde ao documento *STWGMLS/2003/8*, e pode ser consultado *online*: <http://ilo-mirror.library.cornell.edu/public/english/dialogue/sector/techmeet/stwgmls03/stwgmls-8.pdf>.

de cumprimento e aplicação das normas da nova convenção e aos procedimentos simplificados de emenda, a identificação das “famílias” de temas a contemplar na convenção consolidada, bem como os respetivos instrumentos existentes à data. Para além de outras reflexões, o Subgrupo concordou que a convenção consolidada teria quatro níveis, inspirando-se na estrutura da Convenção STCW: 1) artigos da convenção, 2) regras sobre os direitos básicos e princípios de cada “família” de temas, 3) normas esclarecedoras dos detalhes de implementação das regras, e 4) princípios orientadores, não obrigatórios, devendo a distinção entre o principal e o acessório ter em conta um critério pragmático<sup>76</sup>.

Devido à complexidade dos temas, aliada a alguma dificuldade de conciliação dos pontos de vista opostos de armadores e marítimos, a segunda reunião do Grupo de Trabalho, em outubro de 2002, foi igualmente dedicada ao debate dos preceitos relativos ao cumprimento e aplicação da convenção e ao procedimento simplificado de emenda.

Foram, contudo alcançados progressos no que diz respeito ao âmbito de aplicação da convenção<sup>77</sup> – tendo-se optado pela exclusão do setor da pesca, mas não dos marítimos em viagens domésticas –, e à necessidade de dotar o instrumento de flexibilidade<sup>78</sup> na dose certa, a fim de evitar abordagens de “*pick and choose*”, mas permitindo a mais ampla ratificação possível do novo instrumento<sup>79</sup>. Concordou-se que esta flexibilidade seria conquistada com recurso ao princípio da equivalência substancial das normas nacionais, em que os Estados concordam com e concretizam o objetivo geral dos instrumentos em causa, sem ser necessária a absoluta conformidade das respetivas leis nacionais com as normas internacionais. A flexibilidade não poderia, no entanto, erodir o impacto das normas, como tantas vezes o representante dos trabalhadores marítimos reiterou, ao longo das negociações.

---

<sup>76</sup> Cf. parágrafo 134 do documento *TWGMLS/2001/10*.

<sup>77</sup> Cf. parágrafos 108 a 114 do relatório final da segunda reunião do Grupo de Trabalho, realizada em outubro de 2002, documento *TWGMLS/2002/13*, disponível *online*: <http://ilo-mirror.library.cornell.edu/public/english/dialogue/sector/techmeet/twgmls02/twgmls-r.pdf>.

<sup>78</sup> Cf. parágrafos 6, 118 e 120 do documento *TWGMLS/2002/13*.

<sup>79</sup> A concretização deste objetivo sem reduzir a força das normas foi um dos principais temas discutidos na reunião de fevereiro do Subgrupo, cf. documento *STWGMLS/2003/8*.

Conclui-se ainda que as questões sociais não eram devidamente inspecionadas por falta de inspetores com formação específica, na medida em que a maior parte são técnicos, sem qualquer conhecimento de matérias sociais ou laborais, razão pela qual os Estado membros deveriam investir na formação de inspetores, através de treinos vocacionados e sistemas de certificação.

Até à terceira reunião<sup>80</sup> do Grupo de Trabalho, os debates centraram-se na estrutura da nova convenção, no procedimento simplificado de emenda e no sistema de cumprimento e aplicação das respetivas normas, sempre tendo em conta que o pretendido com o novo instrumento não seria a mera consolidação dos conteúdos das convenções e recomendações existentes, mas antes que a futura convenção incluísse, adaptasse e estendesse soluções já constantes de outros instrumentos internacionais, em especial a Convenção n.º 147 (1976), sobre as condições mínimas a aplicar em navios mercantes<sup>81</sup>, intenção apenas parcialmente refletida no esboço elaborado até à data<sup>82</sup>.

Tal como concebido até à véspera da terceira reunião do Grupo de Trabalho, a estrutura e a redação<sup>83</sup> da primeira parte da convenção consolidada seriam as mesmas das convenções internacionais de trabalho tradicionais: os artigos incidiriam sobre princípios e direitos básicos, bem como sobre preceitos sobre toda a convenção, como a entrada em vigor e as emendas. A diferença essencial relacionar-se-ia com as regras a implementar, que seriam estabelecidas na própria convenção em vez de elencadas em anexos. As restantes partes da Convenção seguiriam o exemplo da estrutura das

---

<sup>80</sup> A terceira reunião do Grupo de Trabalho teve lugar em julho de 2003, correspondendo o relatório final ao documento *TWGMLS/2003/10*, disponível *online*: <http://ilo-mirror.library.cornell.edu/public/english/dialogue/sector/techmeet/twgmls03/twgmls-r-10.pdf>.

<sup>81</sup> A C.147 pretendia regular as condições de prestação de trabalho e de segurança social a bordo dos navios mercantes, nomeadamente onde prevalecem condições inferiores às normas internacionais relativas a estas matérias, em particular os registados sob bandeira de conveniência, prevendo obrigações não só para Estados da bandeira, mas também relativamente a navios não registados sob a bandeira do Estado, devendo este informar os seus nacionais acerca dos problemas que poderiam resultar do recrutamento em navios registados em Estados que não ratificaram a convenção, enquanto não tiverem conhecimento de que neles estão a ser aplicadas normas equivalentes às fixadas na C.147. Cf. PACETI, Maria Teresa; CAETANO, Maria Liseta (1998), *O Direito Marítimo da OIT e a sua Influência na Ordem Jurídica Portuguesa*. Lisboa: MTS.CICT, pág. 59-61.

<sup>82</sup> Cf. parágrafo 17 do documento *GB.286/LILS/8*, de 14 de fevereiro de 2003, e que corresponde ao relatório sobre as características fundamentais da proposta de convenção consolidada sobre o trabalho marítimo, solicitado ao Grupo de Trabalho pelo Comité sobre Questões Legais e Normas Internacionais de Trabalho (LILS) do conselho de Administração, disponível *online*: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb286/pdf/lils-8.pdf>.

<sup>83</sup> Cf. parágrafos 16-17 do documento *GB.286/LILS/8*, de 14 de fevereiro de 2003.

convenções IMO, sem perder a “identidade OIT”: o nível seguinte da convenção traduzir-se-ia em regras, estabelecendo os princípios fundamentais de convenções de trabalho marítimo relevantes, e o terceiro e quarto níveis formariam o código, dividido em parte A e parte B, com os detalhes da implementação das regras.

Relativamente à flexibilidade de atualização pretendida<sup>84</sup>, concluiu-se que o longo procedimento de revisão da OIT, primeiro a nível internacional e depois a nível nacional em cada Estado membro que considere a ratificação, adequa-se às propostas de emendas de normas fundamentais de uma convenção, no entanto é injustificadamente pesado e moroso quando se trata de atualizar detalhes técnicos.

A solução passaria pela consideração do procedimento de emenda por aceitação tácita, inspirado nos procedimentos previstos em instrumentos da IMO, adaptado às circunstâncias particulares da OIT: a alteração de normas que pormenorizam poderia ser adotada por uma comissão especial estabelecida pelo Conselho de Administração e formada por Membros que tenham ratificado a convenção, em conjunto com representantes dos armadores e dos marítimos, permitindo-se ainda a participação dos demais Membros da OIT, estes últimos sem direito de voto.

Uma vez adotadas, as alterações seriam aprovadas em sessão ordinária da CIT, e posteriormente submetidas a ratificação dos Membros, sendo que estas alterações apenas não entrariam em vigor se mais de um terço dos membros ratificantes, ou membros que ratificaram e representam pelo menos cinquenta por cento da tonelagem mundial, expressassem o seu desacordo em prazo. Se apenas alguns membros não concordassem, sendo insuficientes para bloquearem a alteração, as emendas não lhes seriam aplicáveis, apesar de aprovadas. A base legal para este procedimento de emenda reside no facto de o legislador não estar preocupado em prever todos os detalhes das normas, sendo intencional o espaço deixado para desenvolver e atualizar o instrumento através de um procedimento mais simples ou de legislação subsidiária.

Finalmente, no que concerne à aplicação e cumprimento da nova convenção<sup>85</sup>, a proposta traduzir-se-ia na aglomeração de vários aspetos relativos ao cumprimento a

---

<sup>84</sup> Cf. parágrafos 6-9 do documento *GB.286/LILS/8*, de 14 de fevereiro de 2003.

<sup>85</sup> Cf. parágrafos 11-15 do documento *GB.286/LILS/8*, de 14 de fevereiro de 2003

nível nacional, colocando-os numa parte própria, mas devidamente conexiões com as demais partes do instrumento, e onde se encontrariam definidos os papéis dos vários atores – Estados de bandeira, Estados do porto e Estados fornecedores de mão-de-obra – no campo do cumprimento.

Os debates na quarta reunião do Grupo de Trabalho<sup>86</sup> relacionaram-se sobretudo com o conteúdo dos cinco títulos da convenção, tendo sido criados quatro grupos de trabalho, que reportaram o seu trabalho ao Grupo de Trabalho de Alto Nível. Os primeiros quatro títulos estabeleceriam normas de trabalho marítimo em vários âmbitos, tendo sido discutida e debatida a maior parte das questões, à exceção da área da proteção social, no âmbito da qual foram anotados os consensos alcançados e os aspetos que não foram devidamente aprofundados. Foi ainda alcançado um progresso considerável com o acordo relativo ao título 5 da convenção, sobre a aplicação e cumprimento das normas contidas nos outros quatro títulos, não tendo havido, contudo, tempo suficiente para analisar todo o título 5<sup>87</sup>.

### **3. Conferência Técnica Marítima Preparatória**

A Conferência Técnica Marítima Preparatória (CTMP) realizou-se de 13 a 24 de setembro de 2004, onde foi analisado um esboço recomendado de convenção de consolidação de normas sobre trabalho marítimo, preparado com base nas discussões do Grupo de Trabalho de Alto Nível e o seu Subgrupo, nos precedentes três anos.

O mandato da CTMP consistia na apresentação de uma proposta de texto da Convenção a ser adotada em sede de sessão marítima da Conferência Internacional do Trabalho. O esboço recomendado, que pretendia, tanto quanto possível, aglutinar o conteúdo de todas as convenções e recomendação marítimas atualizadas, apresenta uma componente inovadora relacionada com a implementação e cumprimento, bem como uma dimensão sem precedentes para uma conferência técnica preparatória: vários preceitos foram colocados entre parêntesis retos devido à falta de acordo sobre

---

<sup>86</sup> A quarta reunião do Grupo de Trabalho teve lugar em janeiro de 2004, correspondendo o relatório final ao documento *TWGMLS/2004/19*, disponível *online*: <http://ilo-mirror.library.cornell.edu/public/english/dialogue/sector/techmeet/twgmls04/twgmls-r-19.pdf>.

<sup>87</sup> Cf. parágrafo 3 do documento GB.289/LILS/5(Rev.): *The proposed consolidated maritime labour Convention: A progress report*, disponível *online*: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb289/pdf/lils-5.pdf>.

eles, nos encontros anteriores. Graças ao avançado ponto de elaboração do esboço recomendado, em conjunto com uma certa flexibilidade prevista no regulamento aprovado pelo Conselho de Administração na sua 289.ª sessão, a CTPM conseguiu completar a maior parte do seu trabalho.

De acordo com as recomendações do Conselho de Administração, a CTPM deu prioridade aos preceitos do esboço recomendado sobre os quais não tinha sido alcançado consenso e aos preceitos que não tinham sido suficientemente discutidos (incluindo as propostas sobre o escopo de várias normas substantivas), sem que, no entanto, tenha tido tempo para analisar os preceitos onde se alcançou o consenso, os quais permaneceram em aberto para eventuais propostas de alteração em sede de CTPM.

Consequentemente, o esboço da convenção proposto pela CTPM continha ainda lacunas sobre temas onde ainda não se reunira o acordo ou não foram suficientemente debatidos. Continha igualmente textos consensuais (“unbracketed text”) mas sobre os quais haviam sido propostas alterações. A CTPM debateu os procedimentos apropriados para o preenchimento das lacunas e análise as alterações propostas<sup>88</sup>.

A CTPM realçou ainda a necessidade urgente de assistir os Estados Membros no desenvolvimento de um sistema nacional efetivo de inspeção e certificação das condições de trabalho marítimo, de acordo com o disposto na futura convenção consolidada<sup>89</sup>: os membros deveriam estabelecer medidas de cooperação com vista ao desenvolvimento das instituições nacionais e da capacidade de inspeção e certificação das condições de trabalho marítimo, assim como providenciar formação nesta matéria e fortalecer medidas de cooperação, meios de troca de informação e assistência a nível internacional, regional e bilateral, no âmbito do processo de ratificação e implementação nacional da Convenção.

Os debates realizados em 2004, tal como os que se concretizaram em sede da CTMP, de acordo com uma estrutura de conciliação de múltiplos grupos de trabalho e tendo em conta a diversidade e quantidade de temas a analisar, permitiram discussões

---

<sup>88</sup> Cf. anexos I e II do documento *GB.291/16/2*, de 27 de outubro de 2004.

<sup>89</sup> Cf. anexo III do documento *GB.291/16/2*, de 27 de outubro de 2004.

aprofundadas, bem como a análise de uma vasta panóplia de temas. Porém, após o fracasso na obtenção de acordo, no âmbito da CTMP, relativamente a determinados aspetos do esboço da Convenção, os representantes dos Governos, Armadores e Marítimos decidiram apresentar as respetivas conclusões debatidas até à data, à consideração da Conferência Internacional do Trabalho durante o período de tempo compreendido entre fevereiro de 2005 e fevereiro de 2006, tendo igualmente organizado uma reunião tripartida intercalar na sequência da CTMP<sup>90</sup>, que teve lugar em abril de 2005 e onde continuaram os trabalhos relativos aos pontos de desacordo.

#### **4. Conferência Internacional de Trabalho**

Resultado de cinco anos de um extenso trabalho preparatório, o qual já tivemos oportunidade de analisar, o documento final foi discutido e aprovado na 94.ª sessão (marítima) da Conferência Internacional do Trabalho, em fevereiro de 2006, com trezentos e catorze votos favoráveis e nenhum contra<sup>91</sup>, traduzindo o acordo entre armadores, marítimos e governos relativos a todos os elementos necessários para alcançar o “trabalho decente” para os trabalhadores marítimos.

Na CIT foram adotadas dezassete resoluções<sup>92</sup>, a maioria solicitando ações específicas ao Conselho de Administração, tendo sido salientada a resolução sobre a promoção da CTM. No entanto, a oportunidade de acionar cada resolução é matéria da competência do Conselho de Administração, de acordo com as prioridades estabelecidas e os recursos financeiros disponíveis.

Muitas das resoluções dizem respeito à cooperação com a IMO, cujo secretário-geral informou a CIT sobre o interesse da sua organização em cooperar na promoção deste instrumento, através de uma ratificação ampla, para que se tornasse o quarto pilar

---

<sup>90</sup> O relatório do debate levado a cabo na reunião tripartida intercalar na sequência da CTMP, realizada em abril de 2005, consta do documento *PTMC/2005/23*, disponível *online*: <http://ilo-mirror.library.cornell.edu/public/english/dialogue/sector/techmeet/ptmc05/ptmc05-23.pdf>. o trabalho desta reunião dividiu-se em duas partes, cumprindo as duas resoluções tomadas: debate sobre as questões que não ficaram resolvidas em sede da CTMP e discussão das emendas ao texto fora de parêntesis propostas durante a CTMP.

<sup>91</sup> Apenas se registaram quatro abstenções de dois países, cujos representantes dos governos fundamentaram com motivos não relacionados com o conteúdo da Convenção.

<sup>92</sup> Cf. anexo do documento *GB.295/4 (Rev.)*, de março de 2006, relativo aos assuntos discutidos na 94.ª sessão da CIT.

da regulamentação internacional que compreende convenções IMO relevantes sobre a segurança no mar, proteção do ambiente e formação dos marítimos.

## **B. Entrada em vigor e principais inovações da Convenção do Trabalho Marítimo**

A Convenção do Trabalho Marítimo foi aprovada na 94.ª sessão da Conferência Internacional do Trabalho, em fevereiro de 2006, sem votos contra, refletindo o consenso tripartido entre governos, armadores e marítimos, no que concerne aos dispositivos necessários para alcançar uma “globalização justa” no setor marítimo.

A sua entrada em vigor ocorreu no dia 20 de agosto de 2013, após reunir todas as condições previstas no artigo VIII, n.º 3, da CTM: as necessárias trinta ratificações pelos Membros, devidamente registadas no BIT, doze meses antes, sendo que os trinta Membros teriam de representar no mínimo trinta e três por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial<sup>93</sup>.

Esta Convenção traduz-se num instrumento que reúne e atualiza as disposições contidas noutros instrumentos da OIT, a maior parte dos quais sem reunir as ratificações necessárias para produzirem efeitos, um instrumento vocacionado para ser um marco unificado e global, a substituir a quase totalidade dos instrumentos adotados pela Conferência Internacional sobre o trabalho marítimo<sup>94</sup>.

---

<sup>93</sup> Portugal foi o 78.º Estado membro a ratificar a CTM, através do Decreto do Presidente da República n.º 7/2015, de 12 de janeiro, tendo a Convenção sido aprovada mediante a Resolução da Assembleia da República n.º 4/2015, de 21 de novembro. Tal como previsto no artigo VIII, n.º 4, para efeitos de contagem do prazo até à entrada em vigor, a data que releva é a do registo da ratificação no BIT, e que no caso do nosso país corresponde ao dia 12 de maio de 2016, o que significa que a CTM entrará em vigor em Portugal a 12 de maio de 2017. A situação da CTM relativamente a Portugal pode ser acompanhada em [http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:80021:0::NO:80021:P80021\\_COUNTRY\\_ID:102815](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:80021:0::NO:80021:P80021_COUNTRY_ID:102815). Portugal inclusivamente já aprovou legislação de implementação da CTM, nomeadamente a Lei n.º 145/2015, de 9 de setembro, e o Decreto-Lei n.º 27/2015 de 6 de fevereiro. Outra legislação relevante, como o Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, relativo ao acesso e saída de navios e embarcações de portos nacionais, poderá ser consultada online em: [http://www.dgrm.min-agricultura.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&xpgid=genericPageV2&conteudoDetalhe\\_v2=2428022](http://www.dgrm.min-agricultura.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&xpgid=genericPageV2&conteudoDetalhe_v2=2428022).

<sup>94</sup> YANINI, Margarita Miñarro (2009), “Acerca de las Disposiciones sobre Niveles de Dotación y Protección de la Seguridad y Salud a Bordo de Buques Contenidas en el Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo 2006”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pp. 341-342.

O objetivo desta Convenção é tornar-se o quarto pilar da regulamentação internacional marítima<sup>95</sup>, configurando a resposta aos problemas sociais do setor marítimo, complementando as três convenções IMO: SOLAS, STCW e MARPOL.

No que concerne à sua estrutura interna, apresenta várias particularidades, que justificaram a inclusão de uma nota explicativa, que não faz parte da Convenção, mas que esclarece a utilização da Convenção, destacando-se o facto de algumas das inovações introduzidas terem sido inspiradas na técnica utilizada nos instrumentos da OMI.

Esta Convenção integra várias partes, cada qual com disposições de diversos níveis de obrigatoriedade. As primeiras são constituídas pelos Artigos e pelas Regras, onde se estabelecem os direitos e princípios fundamentais, assim como as obrigações básicas dos Membros que ratificarem a Convenção. O Código corresponde à terceira parte, nele figurando as disposições mais técnicas para a aplicação das Regras, desenvolvendo-as segundo um ponto de vista mais prático. O Código inclui dois tipos de disposições: as Normas (parte A), obrigatórias e normalmente de conteúdo amplo e pouco concretizado, e os Princípios Orientadores (parte B), dispositivas e com maior grau de concretização, na medida em que se pretendem mais explícitas que as Normas.

Relativamente ao seu conteúdo substancial, as Regras e o Código organizam-se em torno de cinco temas: i) requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios, ii) condições de trabalho, iii) alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa, iv) proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social, e v) cumprimento e aplicação.

Mas antes de passar à análise do conteúdo da CTM propriamente dito, importa clarificar algumas das inovações mais importantes trazidas com esta Convenção, sem prejuízo de uma análise mais aprofundada em sede própria no presente trabalho.

A Convenção apresenta um triplo propósito: estabelecer e definir um conjunto de direitos e princípios, proporcionar um considerável grau de flexibilidade no modo de

---

<sup>95</sup> CHAUMETTE, Patrick (2009), "El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, Cuarto Pilar del Derecho Marítimo", Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pp. 65-76, Madrid.

implementação da Convenção pelos Estados que a ratificarem; e garantir o respeito dos direitos e dos princípios<sup>96</sup>.

A primeira das inovações tem a ver com o procedimento de mais célere de atualização do texto da Convenção, tendo em conta os avanços nomeadamente tecnológicos do setor marítimo, que tanto influencia as condições de trabalho e de vida dos marítimos<sup>97</sup>.

Outro dos elementos diferenciadores desta Convenção relaciona-se com o objetivo de obter o maior número de ratificações possível, por parte dos Estados, contrariando a prática de até então. Para tanto, dotou-se a CTM de cláusulas de flexibilidade, sem que se prejudicasse o grau de efetividade e de proteção pretendido sobretudo pelos representantes dos trabalhadores marítimos<sup>98</sup>.

## **C. Conteúdo da Convenção do Trabalho Marítimo**

### **1. Considerações preliminares**

A CTM é aplicável a todos os marítimos<sup>99</sup>, de acordo com o disposto no artigo II, n.º 1, alínea f), onde se define *marítimo* como “a pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio a que se aplica a CTM”, sendo que o n.º 4 do mesmo artigo determina a aplicação a todos os navios, públicos ou privados, habitualmente afetos a atividades comerciais, de onde se conclui que a CTM não é aplicável a navios de pesca, navios de guerra, embarcações de construção tradicional, nem a navios que naveguem exclusivamente em águas interiores ou abrigadas, ou em zonas onde seja aplicável regulamentação portuária.

---

<sup>96</sup> Anne Trebilcock, “The Maritime Labour Convention 2006: Breathing Life into Art. 94 of UNCLOS”, *LOS Reports*, Vol. 1 (Abril, 2010), Law of the Sea Interest Group, American Society of International Law, p. 2.

<sup>97</sup> DOUMBIA-HENRY, C.; Devlin, D.; MCCONNELL, M. L. (2006) “The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidates Seafarers’ Labour Instruments”, 10 *ASIL Insight* 23 (Set. 13, 2006).

<sup>98</sup> CHRISTODOULOS-VAROTSI, Iliana; PENTSOV, Dmitry A. (2008), *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Springer, pp. 300-303.

<sup>99</sup> Existe alguma flexibilidade na definição deste âmbito de aplicação, como se pode comprovar pela norma A3.1., n.º 6 alínea d), n.º 9 alínea h) e n.º 10 alínea b), e pela norma 5.1.3. da CTM. Cf. CHRISTODOULOS-VAROTSI, Iliana; PENTSOV, Dmitry A. (2008), *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Springer, pp. 300.

De acordo com o disposto no artigo IV da CTM, sobre os direitos em matéria de emprego e de direitos sociais dos marítimos, todos os trabalhadores marítimos têm direito a um local de trabalho seguro, em que as normas de segurança sejam respeitadas, a condições de trabalho justas e dignas, tal como a condições de vida dignas a bordo de navios, tendo também direito à proteção da saúde, cuidados médicos, medidas de bem-estar e outras formas de proteção social.

O n.º 5 do mesmo artigo IV determina ainda que todos os Membros deverão assegurar o pleno respeito dos direitos em matéria de emprego e os direitos sociais dos marítimos, tal como prescrito na CTM, através de legislação nacional, convenções coletivas, costume ou outras medidas, se a CTM não dispuser em contrário. Por outras palavras, nos casos em que a CTM não exija especificamente a adoção de um instrumento legislativo, o Membro pode decidir qual o instrumento mais conveniente para assegurar o cumprimento do disposto na CTM<sup>100</sup>.

## **2. Requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios**

O Título I da CTM consagra as condições mínimas indispensáveis para o trabalho dos marítimos a bordo de um navio. Tratam-se de normas mínimas, resultando fundamentais e básicas para realizar qualquer trabalho a bordo, e referem-se aos seguintes requisitos: idade mínima, certificado médico, formação e qualificações e a identificação dos trabalhadores marítimos, que passaremos a analisar em seguida.

### ***a) Idade mínima***

A fixação da idade mínima para a realização de qualquer tipo de trabalho foi desde cedo um dos objetivos da OIT, evidenciando-se o especial cuidado relativamente ao trabalho no mar, tendo em conta as suas particularidades, bem como as condições em que se desenvolve<sup>101</sup>.

---

<sup>100</sup> VICTORIA, Ignacio Camós (2015), “Las Condiciones Laborales y los Derechos Sociales de la Gente de Mar”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo, pág. 120.

<sup>101</sup> Refletoras desta preocupação da OIT são as Convenções n.º 7 (1920), n.º 15 (1921), n.º 58 (1936) e n.º 180 (1996), nas quais se estabeleceu como idade mínima para trabalhar a bordo de um navio catorze, dezoito, quinze e dezoito anos, respetivamente.

A CTM estabelece que os trabalhadores marítimos deverão ter no mínimo dezasseis anos, não obstante as opiniões dissidentes de alguns governos, que pretendiam fixar uma idade inferior, enquanto, por outro lado, os representantes dos trabalhadores marítimos advogavam a fixação de um limite de idade superior, tendo em conta o disposto na Convenção n.º 182 e da Recomendação n.º 190, ambas de 1991, sobre as piores formas de trabalho infantil, onde se considera que o trabalho no mar implica necessariamente trabalhos perigosos, e conseqüentemente uma das piores formas de trabalho infantil, o que significa que não poderia ter sido fixado outro limite de idade, diferente dos dezasseis anos<sup>102</sup>.

Assim, a Regra 1.1, n.º 2, da CTM, define os dezasseis anos como a idade mínima necessária para realizar qualquer tipo de trabalho no mar. Há que considerar igualmente o disposto no artigo I da CTM, onde se dispõe no n.º 1 que “qualquer Membro que ratificar a presente convenção compromete-se a cumprir plenamente as respetivas disposições, em conformidade com as prescrições do artigo VI, a fim de garantir o direito de todos os marítimos a um emprego digno”, bem como o disposto no artigo III, onde se estabelece a obrigação de verificação pelos Membros de que a respetiva legislação respeita, entre outros direitos fundamentais, o relativo à abolição efetiva do trabalho infantil<sup>103</sup>.

O n.º 3 da Regra 1.1 estatui a exigência de “...uma idade mínima mais elevada nos casos especificados no Código”, referindo-se ao trabalho prestado em circunstâncias que podem resultar perigosas para a saúde ou segurança dos trabalhadores marítimos. Nestes casos, a idade mínima exigida é de dezoito anos, tal como se dispõe no n.º 4 da Norma A1.1. Repare-se que a norma menciona “trabalho suscetível de comprometer a sua saúde ou a sua segurança”, e não trabalho perigoso, deixando a determinação do que seja um trabalho suscetível de comprometer a saúde ou a segurança para a legislação nacional de cada Estado-Membro<sup>104</sup>. A CTM impõe ainda o limite mínimo de

---

<sup>102</sup> ALBERTOS, Sara Ruano (2009), “El Convenio sobre el Trabajo Marítimo: Requisitos para Trabajar a Bordo de Buques”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, Madrid, pág. 128.

<sup>103</sup> Alínea c) do artigo III CML.

<sup>104</sup> ALBERTOS, Sara Ruano (2009), “El Convenio sobre el Trabajo Marítimo: Requisitos para Trabajar a Bordo de Buques”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, Madrid, pág. 128.

idade de dezoito anos para os cozinheiros de bordo, de acordo com o disposto na Norma A3.2, n.º 8, relativa à alimentação e serviço de mesa<sup>105</sup>.

Outro dos casos especificados no Código, em que se exige dezoito anos como idade mínima, relaciona-se com o trabalho noturno, nos termos do disposto na norma A1.1, n.º 2 da CTM, sendo no entanto admissíveis duas situações excepcionais: o n.º 3 da norma em análise permite que a autoridade competente autorize o menor de dezoito anos a prestar trabalho noturno sempre que a não prestação comprometa a sua formação efetiva ou se a natureza da tarefa ou do programa de formação reconhecido exija que os marítimos visados pela derrogação trabalhem à noite e a autoridade decida, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, que esse trabalho não prejudicará a sua saúde e o seu bem-estar.

Quais sejam essas tarefas e programas de formação, deverão estar esclarecidas de antemão, uma vez que a autoridade competente deverá consultar as organizações, para poder determinar de que tarefas se tratam, tal como no caso do trabalho suscetível de comprometer a segurança dos marítimos<sup>106</sup>.

Mais uma vez, a Convenção deixa para os seus Membros a definição do termo “noite”, o qual deverá ser definido em sede de legislação nacional, tendo em conta a respetiva legislação e a prática do país em causa. Em todo o caso, este período deverá ter pelo menos uma duração de nove horas consecutivas, iniciando-se no máximo à meia-noite, e terminando no mínimo às cinco horas da manhã<sup>107</sup>.

Como princípio orientador<sup>108</sup>, e, portanto, sem carácter obrigatório, recomenda-se aos Estado-Membros que prestem especial atenção às necessidades dos jovens marítimos, estabelecendo uma série de observações, não obrigatórias, relacionadas, sobretudo com a definição do horário e tempo de descanso dos jovens marítimos.

---

<sup>105</sup> Apesar da redação como recomendação – “nenhum marítimo menor de 18 anos deve ser contratado ou trabalhar como cozinheiro de bordo” –, esta norma é obrigatória.

<sup>106</sup> Cf. ALBERTOS, Sara Ruano (2009), “El Convenio sobre el Trabajo Marítimo: Requisitos para Trabajar a Bordo de Buques”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, Madrid, pág. 129.

<sup>107</sup> N.º 2, segunda e terceira parte, da Norma A1.1.

<sup>108</sup> Princípio orientador B1.1.

O princípio orientador B2.3.1 debruça-se sobre a duração do tempo de trabalho e do descanso dos jovens marítimos, recomendando que o horário de trabalho não exceda oito horas por dia, nem quarenta por semana, e que a prestação de horas suplementares apenas tenha lugar se disso depender a segurança dos trabalhadores<sup>109</sup>. Recomenda ainda que seja concedida uma pausa suficiente para cada uma das refeições, devendo durar uma hora pelo menos a pausa para a refeição principal<sup>110</sup>, e que por cada período de duas horas de trabalho, deveria ser assegurado assim que possível um descanso de quinze minutos<sup>111</sup>.

Mais uma vez, dadas as particularidades deste tipo de trabalho, prevêem-se exceções a estas recomendações, as quais poderão não ser tidas em conta quando for impossível conciliá-las com o serviço de quartos dos jovens marítimos no convés, na casa das máquinas, no serviço geral ou por terem sido estabelecidos previamente turnos de trabalho. A outra exceção relaciona-se com o comprometimento da formação efetiva dos jovens marítimos, de acordo com os programas e planos de estudos estabelecidos.

De acordo com o n.º 3 do princípio orientador em análise, as exceções mencionadas deverão ser devidamente registadas, com indicação dos motivos e assinadas pelo comandante.

Também em situações de urgência, as orientações dadas pelo n.º 1 do princípio B2.3.1. não são aplicáveis, em virtude de os jovens marítimos não se encontrarem dispensados da obrigação geral, imposta a todos os marítimos, de trabalhar em qualquer situação deste tipo<sup>112</sup>, podendo o comandante do navio exigir as horas de trabalho necessárias para garantir a segurança imediata do navio, das pessoas a bordo ou da carga, ou para socorrer outros navios ou pessoas em perigo no mar. O comandante do navio pode inclusivamente suspender os horários de trabalho ou de descanso dos marítimos até à normalização da situação, devendo evidentemente

---

<sup>109</sup> Alínea a) do n.º 1 do princípio orientador B2.3.1.

<sup>110</sup> Alínea b) do n.º 1 do princípio orientador B2.3.1.

<sup>111</sup> Alínea c) do n.º 1 do princípio orientador B2.3.1.

<sup>112</sup> N.º 4 do princípio orientador B2.3.1.

compensar os marítimos após a normalização da situação, e caso seja possível, permitindo que estes beneficiem de um período de descanso adequado<sup>113</sup>.

Relativamente ao direito a gozar férias pelos jovens marítimos, o princípio orientador B2.4.4. recomenda a adoção de medidas especiais visando os marítimos menores de dezoito anos que tenham trabalhado seis ou menos meses a bordo de um navio que viaje para o estrangeiro, que não tenham regressado ao país do seu domicílio durante esse período e que não venha a regressar nos três meses de viagem subsequentes, propondo-se o repatriamento do jovem trabalhador para o local do país do seu domicílio onde foi celebrado o contrato, sem custos.

Sobre a educação dos jovens marítimos em matéria de segurança e saúde, dispõe o princípio orientador B4.3.10 que os regulamentos sobre a segurança e a saúde deveriam especificar as medidas adequadas para reduzir ao mínimo os riscos profissionais a que estão expostos os jovens marítimos no exercício das suas funções<sup>114</sup>, bem como estabelecer restrições que impeçam estes trabalhadores de executar, sem supervisão nem instrução adequadas, determinados tipos de trabalho que impliquem risco especial de acidente ou consequências prejudiciais para a saúde, exijam um grau particular de maturidade, experiência ou aptidão<sup>115</sup>.

O mesmo princípio orientador vai mais longe, sugerindo a adoção de medidas relacionadas com a informação dos jovens marítimos sobre a prevenção de acidentes e proteção da saúde a bordo dos navios, exortando a que os planos de formação dos jovens marítimos integrem orientações sobre os perigos do abuso do álcool, drogas e outras substâncias potencialmente nocivas<sup>116</sup>.

---

<sup>113</sup> N.º 14 da norma A2.3.

<sup>114</sup> Segunda parte do n.º 1 do princípio orientador B4.3.10

<sup>115</sup> N.º 2 do princípio orientador B4.3.10. Em causa estão os trabalhadores marítimos com idade inferior a dezoito anos cujas aptidões não são plenamente reconhecidas pela autoridade competente. No que concerne aos jovens marítimos plenamente qualificados pela autoridade competente, não existe impedimento para desempenhar as funções elencadas a título exemplificativo no princípio orientador *supra* referido.

<sup>116</sup> N.ºs 3 e 4 do princípio orientador B4.3.10.

## **b) Certificado médico**

O exame médico dos trabalhadores marítimos reveste especial importância, não só a título individual, mas também coletivo, uma vez que tem implicações com a própria segurança marítima a bordo<sup>117</sup>. Por este motivo, e com a finalidade de garantir que os trabalhadores marítimos possuam a aptidão física necessária para o desempenho das suas funções, estabelece-se como regra que nenhum marítimo pode trabalhar a bordo de um navio sem possuir um certificado médico que ateste clinicamente a sua aptidão para exercer as respetivas funções<sup>118</sup>.

Esta matéria não traduz uma preocupação exclusiva da OIT, sendo um dos temas em que a articulação da ação da OIT com outras organizações internacionais é patente, nomeadamente com a Organização Marítima Internacional (OMI) e com a Organização Mundial de Saúde (OMS)<sup>119</sup>.

Desta forma, a autoridade competente exige aos trabalhadores marítimos a apresentação de um certificado médico válido, determinando a natureza do exame médico e do certificado correspondente<sup>120</sup>, tendo em conta as orientações OIT/OMS para a Realização de Exames Médicos, Iniciais e Periódicos a Marítimos<sup>121</sup> e após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas.

É reconhecida expressamente a validade dos certificados médicos emitidos de acordo com a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, conhecida como Convenção STCW, de 1978 e revista em 1995. De facto, a autoridade competente tem de aceitar não só os certificados emitidos de acordo com as prescrições desta convenção, como também não terá fundamentos para recusar os certificados que cumpram substancialmente estas prescrições, quando se referam a marítimos não abrangidos pela Convenção STCW<sup>122</sup>.

---

<sup>117</sup> ALBERTOS, Sara Ruano (2009), “El Convenio sobre el Trabajo Marítimo: Requisitos para Trabajar a Bordo de Buques”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, Madrid, pág. 138.

<sup>118</sup> Regra 1.2, n.º 1.

<sup>119</sup> Cf. ALBERTOS, Sara Ruano (2009), “El Convenio sobre el Trabajo Marítimo: Requisitos para Trabajar a Bordo de Buques”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, Madrid, pág. 140.

<sup>120</sup> N.ºs 1 e 2 da Norma A1.2.

<sup>121</sup> Princípio orientador B1.2.1.

<sup>122</sup> N.º 3 da Norma A1.2.

Este certificado médico, de que depende a possibilidade de o marítimo trabalhar, terá de ser emitido por um profissional devidamente qualificado em medicina laboral marítima, beneficiando de total independência profissional no que respeita aos procedimentos do exame médico<sup>123</sup>. Os custos relacionados com a obtenção deste certificado são da exclusiva responsabilidade do trabalhador<sup>124</sup>. No caso dos marítimos que trabalhem a bordo de navios que efetuem normalmente viagens internacionais<sup>125</sup>, o certificado deverá ser emitido pelo menos em língua inglesa<sup>126</sup>.

No concerne ao seu conteúdo, são menções obrigatórias as de que a audição e a visão do interessado, bem como a perceção das cores<sup>127</sup> são todas satisfatórias, e a de que o interessado não tem qualquer problema médico que possa ser agravado pelo serviço no mar, torná-lo inapto ou colocar em perigo a saúde de outras pessoas a bordo<sup>128</sup>.

Relativamente à validade dos certificados médicos, vigora o disposto no n.º 7 da norma A1.2, onde mais uma vez é evidente a articulação da ação da OIT com a OMI, e onde se estatui que o certificado médico é válido por um período de dois anos, excetuando o caso dos marítimos com idade inferior a dezoito anos, caso em que o período máximo de validade será de um ano.

Em caso de recusa de emissão de um certificado ou de limitação imposta à sua aptidão para o trabalho, estatui o n.º 5 da norma A1.2 que o marítimo tem a possibilidade de submeter-se a novo exame realizado por outro médico independente.

Apesar da obrigatoriedade de os marítimos possuírem um certificado médico válido para poderem trabalhar a bordo de um navio, existem duas exceções a esta regra, previstas respetivamente nos números 8 e 9 da norma A1.2: são os casos de urgência,

---

<sup>123</sup> N.º 4 da Norma A1.2. No caso do certificado relativo apenas à visão do marítimo, este deverá ser emitido por uma pessoa reconhecida pela autoridade competente como sendo qualificada para a emissão de tais certificados.

<sup>124</sup> Segunda parte da alínea b), do n.º 5 da norma A1.4.

<sup>125</sup> Regra 5.1.3. define viagem internacional como “viagem de um país para um porto de outro país”.

<sup>126</sup> N.º 10 da Norma A1.2.

<sup>127</sup> O certificado relativo à perceção das cores pode ser exigível no caso de tarefas em relação às quais a aptidão para o trabalho possa ser comprometida pelo daltonismo. Este certifica tem validade de seis anos, de acordo com o disposto na alínea b), do n.º 7, da norma A1.2.

<sup>128</sup> N.º 6 da Norma A1.2.

em que a autoridade competente poderá autorizar um marítimo a trabalhar sem certificado válido até ao porto de escala seguinte onde lhe possa ser emitido um, cumprindo as normas previstas na CTM, desde que o período de validade da autorização não seja superior a três meses e que o marítimo interessado esteja em posse de um certificado médico caducado em data recente. A outra exceção refere-se às situações em que o certificado expira no decorrer de uma viagem, sendo este documento válido até ao porto de escala seguinte onde o marítimo possa obter um certificado médico por parte de um médico qualificado, desde que este período não seja superior a três meses.

### **c) Formação e desenvolvimento das carreiras**

A formação adequada dos trabalhadores marítimos é um fator determinante para tornar a navegação mais segura e mais competitiva, partindo-se do pressuposto de que estes preceitos se traduzem em instrumentos indispensáveis para reduzir os riscos inerentes à vida a bordo de navios<sup>129</sup>. De tal forma que se estabeleceu como regra<sup>130</sup> que os marítimos terão de ter formação ou qualificação para o exercício das respetivas funções a bordo dos navios, bem como de concluir com aproveitamento um curso de formação sobre segurança pessoal a bordo de navios<sup>131</sup>.

Ao contrário das outras regras contantes da CTM, esta, relativa à formação e qualificação dos marítimos, não é desenvolvida por normas e princípios orientadores, na medida em que se trata de uma responsabilidade assumida pela OMI, organização que verifica todos os requisitos referentes à formação e certificação dos trabalhadores marítimos. Com efeito, consideram-se conformes as prescrições da CTM as formações e certificados que respeitem os instrumentos obrigatórios adotados pela OMI, designadamente a Convenção STCW, de 1978<sup>132</sup>.

Existe, contudo, uma regra específica para os cozinheiros que pretendam trabalhar a bordo de navios, carecendo estes trabalhadores marítimos de uma formação

---

<sup>129</sup> VICTORIA, Ignacio Camós (2015), “Las Condiciones Laborales y los Derechos Sociales de la Gente de Mar”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo, pág. 125.

<sup>130</sup> Regra 1.3 da CTM.

<sup>131</sup> N.º 2 da Regra 1.3 da CTM.

<sup>132</sup> N.º 3 da Regra 1.3 da CTM.

específica para o exercício das respetivas funções a bordo, de acordo com o disposto no número 3 da regra 3.2 da CTM, e não podendo ser menores de dezoito anos, tal como estatui o número 8 da norma A3.2 da CTM. Trata-se, além disso, de uma responsabilidade dos armadores garantir que os cozinheiros de bordo contratados sejam formados, qualificados e considerados competentes para a função, tendo em conta a legislação do Membro em causa, nos termos do disposto no número 3 da norma A3.2 da CTM<sup>133</sup>.

O princípio orientador B3.2.2 determina ainda que os cozinheiros de bordo que obtenham certificado de competência devem preencher outros requisitos cumulativos: ter servido no mar durante um período mínimo estabelecido pela autoridade competente e ter sido aprovado em exame estabelecido pela autoridade competente na sequência de um curso de formação reconhecido para cozinheiros.

Intimamente relacionado com a obrigatoriedade de os marítimos terem formação e qualificações, está o dever dos Estados-Membros promoverem o desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e oportunidades de emprego dos marítimos, encontrando-se este dever estabelecido na regra 2.8 da CTM.

Destaca-se que os destinatários desta regra são os Estados-Membros, e não os Estados da bandeira, os quais deverão adotar políticas nacionais que promovam o emprego no setor marítimo e encoraje a organização das carreiras e o desenvolvimento das aptidões profissionais e oportunidade de emprego dos marítimos domiciliados no respetivo território<sup>134</sup>.

#### **d) *Recrutamento e colocação dos trabalhadores marítimos***

Fatores como a capacidade e destrezas náuticas específicas exigidas aos marítimos e as várias nacionalidades dos trabalhadores que compõem normalmente a tripulação, complicam a tarefa do armador no que ao recrutamento e colocação dos marítimos diz

---

<sup>133</sup> A norma A3.2 prevê duas situações de exceção em que se admite que o cozinheiro a bordo não seja devidamente qualificado: são os casos dos navios que operam com lotação inferior a dez pessoas e as situações de extrema necessidade (n.ºs 5 e 6, respetivamente, da norma em análise).

<sup>134</sup> ALBERTOS, Sara Ruano (2009), “El Convenio sobre el Trabajo Marítimo: Requisitos para Trabajar a Bordo de Buques”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, Madrid, pág. 154.

respeito, tornando-se evidente a necessidade de mecanismos de intermediação que facilitem o contacto direto entre os armadores e os trabalhadores marítimos que deverão prestar serviço nos respetivos navios<sup>135</sup>.

O recrutamento e a colocação de trabalhadores através das chamadas *crew recruitment agencies* tornou-se uma prática comum, defendendo-se o desenvolvimento destes serviços de recrutamento e colocação de marítimos desde que este ocorra conforme a legislação vigente e impondo-se a obrigação de os Estados Membros da Convenção realizarem uma supervisão e um controlo genérico de todos estes serviços, públicos e privados, que operem no seu território<sup>136</sup>.

Assim, e antes de tudo, estabelece-se que todos os marítimos devem ter acesso a um sistema eficiente, adequado e transparente para encontrar, gratuitamente, um emprego a bordo de um navio<sup>137</sup>.

Tal sistema de recrutamento e colocação de marítimos é definido nos termos do artigo II, n.º 1, alínea h) CTM como “qualquer pessoa, sociedade, instituição, agência ou outra organização do setor público ou privado que se ocupa do recrutamento de marítimos em nome de armadores ou da sua colocação ao serviço de armadores”. No que concerne à distinção dos serviços públicos dos privados, a CTM é omissa, no entanto, um critério poderá ser avançado, tendo em conta o explanado no documento de questões frequentes sobre a CTM<sup>138</sup>, entendendo-se como o serviço público de recrutamento aquele que opere através do governo, enquanto que um serviço privado será aquele que opere como sociedade comercial.

---

<sup>135</sup> PASTOR, Immaculada Ballester (2009), “La Contratación y Colocación de la Gente del Mar en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, Madrid, pág. 166.

<sup>136</sup> VICTORIA, Ignacio Camós (2015), “Las Condiciones Laborales y los Derechos Sociales de la Gente de Mar”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo, pág. 126-127.

<sup>137</sup> Regra 1.4, n.º 1, CTM.

<sup>138</sup> Questão C1.4.b., International Labour Standards Department (2015). *Maritime Labour Convention, 2006. Frequently Asked Questions (FAQ) –Online revised Edition*. Geneva: ILO. Disponível em [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_237451.pdf#page=1](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_237451.pdf#page=1).

A distinção entre estes dois tipos de serviço de recrutamento e colocação de marítimos não é desprovida de sentido, na medida em que as obrigações previstas na CTM para um e para outro são diferentes.

Sobre os serviços públicos de recrutamento e colocação de trabalhadores marítimos versa o n.º 1 da norma A1.4, onde se estatui que os Membros que disponham destes serviços devem assegurar a respetiva gestão de forma a proteger e promover os direitos dos marítimos em matéria de emprego, tal como enunciados na CTM.

Quanto aos serviços privados de recrutamento e colocação, os requisitos são um pouco mais exigentes, além de que se menciona a conveniência de não se incentivar uma proliferação excessiva destes serviços de privados de recrutamento e colocação<sup>139</sup>. Com efeito, o n.º 2 da norma A1.4. CTM começa por permitir o funcionamento dos serviços privados de recrutamento e colocação apenas após o respetivo licenciamento ou certificação, de acordo com forma de regulamentação vigente no país em causa.

O n.º 5 da norma A1.4. impõe ainda outras obrigações de supervisão aos Estados Membros que optem por serviços privados, nomeadamente a proibição de estes serviços recorrerem mecanismos para impedir ou dissuadir os marítimos de obter um emprego para o qual possuam as qualificações requeridas (alínea a)), proibição de exigência de pagamento de honorários aos marítimos para a colocação, recrutamento ou obtenção de um emprego (alínea b)), garantia de que os serviços privados dispõem de um registo atualizado dos trabalhadores recrutados ou colocados por seu intermedio, para efeitos de inspeção pela autoridade competente (alínea c), subalínea i)), entre outras.

Como se observa das disposições da CTM, o regime dos serviços de recrutamento e colocação é dirigido aos países em que estes serviços operam, independentemente do carácter público ou privado destes serviços. Mas a CTM não exige a criação destes serviços, sendo possível ao armador efetuar o recrutamento diretamente, sem intermediação destes serviços. Ao invés, quando existam, estes serviços têm de ser regulados de acordo com o disposto na CTM, pretendendo-se dotar de garantias a

---

<sup>139</sup> Norma A1.4., n.º 2, parte final, CTM.

utilização destes serviços, velando pelo respeito dos direitos dos trabalhadores marítimos<sup>140</sup>.

Para tanto, exige-se que a autoridade competente supervisione e controle de perto todos os serviços de recrutamento e colocação de marítimos que operem no seu território (norma A1.4., n.º 6, CTM), bem como que assegure a existência de mecanismos e procedimentos apropriados para a investigação de eventuais queixas relativas às atividades dos serviços de recrutamento e colocação de marítimos (norma A1.4., n.º 7).

Finalmente, a fim de evitar o risco de não aplicação destas disposições da CTM, todo o armador que recorra a serviços de recrutamento e colocação de marítimos sediado num país que não tenha ratificado a CTM, deverá providenciar informação à autoridade competente sobre a regulamentação aplicável ao serviço em causa, de forma a assegurar-se que este opera de acordo com as normas previstas na CTM, de acordo com o disposto na regra 1.4., n.º 3, e na norma A1.4., n.º 8 e 9, CTM.

### **3. Condições de trabalho**

O Título II da CTM é dedicado às condições de trabalho dos marítimos, incluindo oito regras sobre vários elementos influenciadores da formalização do contrato de trabalho dos marítimos: retribuição, tempo de trabalho e descanso, férias, repatriamento, indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou de naufrágio, lotações e desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais.

#### **a) Contrato de Trabalho Marítimo**

As condições de trabalho de um marítimo devem ser definidas num contrato redigido em termos claros, de cumprimento obrigatório e devem estar em conformidade com as normas enunciadas no Código da CTM<sup>141</sup>.

---

<sup>140</sup> VICTORIA, Ignacio Camós (2015), “Las Condiciones Laborales y los Derechos Sociales de la Gente de Mar”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo, pág. 129.

<sup>141</sup> Regra 2.1., n.º 1, CTM.

O trabalhador marítimo aprovará o contrato de trabalho antes de o assinar, em condições que lhe assegurem a possibilidade de analisar convenientemente o contrato, pedir conselho a seu respeito e de aceitar livremente o clausulado<sup>142</sup>.

O contrato de trabalho dos marítimos, tal como previsto na CTM, traduz-se num documento fundamental para garantir que os trabalhadores marítimos, os armadores, os inspetores do Estado do pavilhão e os inspetores incumbidos do controlo pelo Estado do porto, disponham de informação clara, bem como de um registo das condições de trabalho dos marítimos, além de que se traduz igualmente numa ferramenta útil para a verificação da conformidade das leis nacionais de transposição de outros requisitos da Convenção<sup>143</sup>.

Ainda que não seja exigido um formato específico, entendemos que o contrato deverá ser sempre reduzido à forma escrita, na medida em que se estatui na alínea a), do n.º 1 da norma A2.1., não apenas que os marítimos devem ser detentores de um contrato marítimo assinado pelo trabalhador e pelo armador, ou seu representante, mas também os trabalhadores independentes deverão ser detentores de um documento que comprove a existência de um acordo contratual ou similar, que garanta condições de trabalho e de vida dignas a bordo. Também no caso de o contrato de trabalho ser constituído por uma convenção coletiva, exige-se que esteja disponível a bordo um exemplar da convenção coletiva, tornando possível a obtenção de informação sobre as condições de trabalho quer pelos marítimos, quer pelos funcionários da autoridade competente<sup>144</sup>.

No que diz respeito aos elementos que deverão constar no contrato de trabalho marítimo, o n.º 4 da norma A2.1. determina que cada Membro deverá estabelecer estes requisitos em legislação interna, no entanto, refere alguns elementos que considera suficientemente relevantes para serem incluídos sempre: a) identificação do marítimo – nome completo, idade e naturalidade; b) nome e morada do armador; c) local e data

---

<sup>142</sup> Regra 2.1., n.º 2, em conjunto com a norma 2.1., n.º 1, alínea b), CTM.

<sup>143</sup> VICTORIA, Ignacio Camós (2015), “Las Condiciones Laborales y los Derechos Sociales de la Gente de Mar”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo, pág. 130.

<sup>144</sup> Norma A2.1., n.º 1, alínea d) e n.º 2, CTM.

de celebração do contrato de trabalho marítimo; d) função a desempenhar pelo marítimo; e) retribuição, ou respetiva fórmula de cálculo; f) férias anuais pagas, ou respetiva fórmula de cálculo; g) termo do contrato e respetivas condições<sup>145</sup>, consoante esteja em causa um contrato por tempo indeterminado, um contrato termo certo ou um contrato para uma só viagem; h) prestações garantidas ao marítimo pelo armador, em matéria de proteção de saúde e de segurança social; i) repatriamento; j) menção à convenção coletiva, se existir; k) demais elementos previstos em sede de legislação nacional.

A norma A2.1. prevê ainda, no seu n.º 1, que os Membros, Estados de bandeira, adotem legislação onde se exija que os navios que arvoem a sua bandeira cumpram algumas prescrições, designadamente que os trabalhadores e o armador tenham, cada um, cópia do contrato de trabalho assinado, o que os marítimos recebem um documento com o registo do respetivo trabalho a bordo do navio<sup>146</sup>.

### **b) Retribuição**

A remuneração periódica e completa dos salários devidos, assim como a entrega de extratos de contas detalhados aos marítimos, traduz-se numa importante obrigação do armador<sup>147</sup>, encontrando-se sujeita ao controlo tanto do Estado do pavilhão, como do Estado do porto, como veremos adiante.

A CTM não especifica a forma jurídica de aplicação deste requisito, tendo optando simplesmente por fixar o prazo da remuneração, que não deverá exceder um mês, e a informação a que deve ter acesso o trabalhador marítimo, nomeadamente o resumo

---

<sup>145</sup> A norma A2.1., n.º 5, prevê que o prazo mínimo de aviso prévio para cessação antecipada do contrato de trabalho marítimo não deverá ser inferior a sete dias, salvo as exceções previstas no número seguinte da mesma norma.

<sup>146</sup> O registo de embarque, documento onde consta o registo do trabalho do marítimo, deverá conter informações suficientes, bem como ser traduzido para inglês, a fim de facilitar o acesso a outro emprego ou satisfazer as condições necessárias para efeitos de progressão ou promoção, de acordo com o disposto no princípio orientador B2.1.1.

<sup>147</sup> VICTORIA, Ignacio Camós (2015), “Las Condiciones Laborales y los Derechos Sociales de la Gente de Mar”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo, pág. 132, e GINER, María Ángeles Burgos (2009), “La Regulación del Salario en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo”, *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, n.º 82, pp. 189-217, Madrid.

mensal dos montantes que lhes são devidos e a taxa de câmbio aplicada<sup>148</sup>. A forma adotada em cada Estado Membro, contudo, tem de ser de cumprimento obrigatório no ordenamento jurídico nacional.

Nestes termos, a norma A2.2 da CTM prevê que sejam adotadas as seguintes medidas:

- a) Todos os Membros deverão exigir que os pagamentos aos marítimos, trabalhadores a bordo de navios que arvoram a sua bandeira, sejam efetuados em intervalos não superiores a um mês, em conformidade com as disposições das convenções coletivas aplicadas (cf. n.º 1);
- b) Os marítimos deverão receber um resumo mensal, onde conste os montantes que lhes são devidos e dos que lhes foram pagos, incluindo salários, pagamentos suplementares e a taxa de câmbio aplicada se os pagamentos tiverem sido feitos em moeda ou taxa diferentes das inicialmente acordadas (cf. n.º 2);
- c) Os armadores deverão estabelecer um sistema que possibilite aos marítimos o envio das respetivas remunerações às famílias, pessoas a cargo ou beneficiários legais, através de transferência bancária ou meios análogos (cf. n.º 3 e 4.).

Importantes preceitos sobre a remuneração dos marítimos encontram-se na parte não obrigatória da CTM, sob a forma de princípios orientadores. Com efeito, esta é uma matéria sujeita a uma regulamentação muito complexa, assumindo a negociação coletiva um papel preponderante, traduzindo-se num dos elementos mais relevantes na manutenção de uma relação de trabalho harmonizada. Por esse motivo, na opinião de Ignacio Camós Victoria, deveriam ter sido incluídas disposições mais rigorosas e detalhadas na parte das regras e das normas da CTM, e, portanto, com carácter obrigatório, sobretudo no que concerne à forma de cálculo do salário dos marítimos<sup>149</sup>.

---

<sup>148</sup> Regra 2.2. e norma 2.2., n.ºs 1 e 2, CTM.

<sup>149</sup> VICTORIA, Ignacio Camós (2015), “Las Condiciones Laborales y los Derechos Sociales de la Gente de Mar”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo, pág. 133.

Assim, a CTM concretiza através de princípios orientadores o que deverá entender-se por salário base, correspondendo à remuneração recebida, independentemente dos respetivos elementos, por um período de trabalho, não incluindo o pagamento de horas suplementares, prémios, gratificações, subsídios, férias pagas e outras prestações complementares<sup>150</sup>, assim como distingue os conceitos de duração do trabalho e de horas suplementares, correspondendo o primeiro ao tempo durante o qual os marítimos devem estar a trabalhar para o navio, e o segundo designa as horas de trabalho efetuadas para além do período normal de trabalho<sup>151</sup>.

Salienta-se o detalhe do regime das horas suplementares, previsto no princípio orientador B2.2.2, n.º 1 CTM, cujo cálculo da respetiva remuneração compensatória deverá ter por referência um período normal de trabalho no mar e no porto não superior a oito horas por dia, e não superior a quarenta e oito horas semanais. Quanto à taxa de compensação das horas suplementares, deverá ser no mínimo vinte e cinco por cento superior à taxa horária do salário base, e ainda deverá ser mantido um registo de todas as horas suplementares realizadas, registo esse que deveria ser rubricado pelo trabalhador marítimo a intervalos não superiores a um mês. Este regime deverá ser determinado através de legislação nacional, caso não se encontre já fixado em convenções coletivas, que poderão prever regimes mais favoráveis.

O n.º 3 do mesmo princípio B2.2.2. recomenda ainda que as horas suplementares poderão ser compensadas com um período no mínimo equivalente de dispensa de trabalho e de presença a bordo ou com férias suplementares, em lugar da remuneração.

Para além das questões específicas relacionadas com as horas extraordinárias, a CTM defende que a legislação nacional a adotar, após consulta às organizações representativas de armadores e marítimos interessadas, deverá respeitar os seguintes princípios<sup>152</sup>, nomeadamente a aplicação a todos os marítimos que trabalhem no mesmo navio do princípio da igualdade de remuneração por um trabalho de valor igual, sem discriminação de qualquer índole; pagamento dos salários em moeda legal e

---

<sup>150</sup> Princípio orientador B2.2.1., n.º 1, alínea b) CTM.

<sup>151</sup> Questão da maior importância no caso dos trabalhadores marítimos, dadas as enormes dificuldades de distinção real e de cálculo. Cf. princípio orientador B2.2.1., n.º 1, alíneas d) e e), CTM.

<sup>152</sup> Princípio orientador B2.2.2., n.º 4, CTM.

transferida diretamente para a conta bancária identificada do marítimo; proceder ao pagamento das quantias devidas sem demora injustificada, no termo do contrato; proibição de efetuar deduções à remuneração tendentes à conservação do emprego, ou de o armador limitar de alguma forma a liberdade dos marítimos de disposição da remuneração, entre outros.

Por fim, o princípio orientador B2.2.3 determina que os Membros, após consulta às organizações representativas dos armadores e dos marítimos, deverão estabelecer procedimentos de fixação do montante do salário mínimo dos trabalhadores marítimos, devendo as organizações representativas participar na aplicação destes procedimentos.

### **c) *Duração do trabalho e descanso***

A regra 2.3 da CTM consagra a obrigação de todos os Membros assegurarem a regulamentação da duração do trabalho e do descanso dos marítimos, através da fixação do número máximo de horas de trabalho ou do número mínimo de horas de descanso num determinado período, de acordo com as disposições do Código<sup>153</sup>.

A regulamentação desta matéria é, de facto, essencial para a proteção dos marítimos contra a fadiga provocada pela demanda excessiva do trabalho a bordo, assim como para garantir, em termos de segurança, que as horas de trabalho e as horas extraordinárias não superam os níveis compatíveis com o desempenho seguro e eficiente das funções a bordo<sup>154</sup>, sendo inclusivamente exigido aos Membros, aquando da definição das normas nacionais sobre o tempo de trabalho dos marítimos, que se tome em devida consideração os perigos que acarreta uma fadiga excessiva dos marítimos<sup>155</sup>.

De acordo com as definições apresentadas no n.º 1 da norma A2.3, “horas de trabalho” designa o tempo durante o qual o marítimo está obrigado a efetuar um

---

<sup>153</sup> NINET, José Ignacio García (2009), “Horas de Trabajo y Descanso en el Trabajo en el Mar”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pp. 245-290, Madrid.

<sup>154</sup> VICTORIA, Ignacio Camós (2015), “Las Condiciones Laborales y los Derechos Sociales de la Gente de Mar”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo, pág. 135.

<sup>155</sup> Norma A2.3., n.º 4, CTM.

trabalho para o navio, e “horas de descanso” refere-se ao tempo não incluído na duração do trabalho, não incluindo igualmente as interrupções de curta duração.

A duração normal do tempo de trabalho dos marítimos, tal como dos demais trabalhadores, deverá basear-se numa jornada de oito horas diárias, com um dia de descanso semanal e o descanso correspondente aos dias feriados<sup>156</sup>, sendo, no entanto, possível a adoção pela autoridade competente de convenções coletivas onde se fixem horários normais de trabalho dos marítimos não menos favoráveis dos que os previstos no Código da CTM.

No que concerne aos limites, o período máximo de trabalho<sup>157</sup> não poderá exceder catorze horas em cada período de vinte e quatro horas, nem setenta e duas horas em cada período de sete dias, enquanto que o período mínimo de descanso<sup>158</sup> não poderá ser inferior a dez horas em cada período de vinte e quatro horas, nem a setenta e sete horas em cada período de 7 dias.

No essencial, a vida a bordo deverá ser organizada tendo em conta a garantia de descanso suficiente dos trabalhadores marítimos, chamando-se a atenção para a organização das atividades de forma a evitar ao máximo perturbações dos períodos de descanso<sup>159</sup>, assegurando períodos de descanso compensatório aos marítimos que tenham estado de prevenção<sup>160</sup>, podendo a autoridade competente estabelecer disposições que assegurem aos marítimos um descanso suficiente, no caso de considerarem que os instrumentos existentes não contemplam devidamente estas circunstâncias<sup>161</sup>. Além disso, os armadores deverão afixar em local de fácil acesso, assim como disponibilizar uma cópia aos trabalhadores, um quadro com a organização do trabalho a bordo, especificando as horas de trabalho diárias de cada marítimo, de acordo com o disposto na norma A2.3., n.ºs 10 a 12, da CTM.

---

<sup>156</sup> Norma A2.3., n.º 3, CTM.

<sup>157</sup> Norma 2.3., n.º 5, alínea a) CTM.

<sup>158</sup> Norma 2.3., n.º 5, alínea b) CTM. Relativamente aos períodos de descanso, e tendo em conta o disposto no n.º 6 da norma A2.3., estes não poderão ser divididos em mais de dois grupos, sendo que um deles terá de ter uma duração mínima de seis horas, e o intervalo entre dois períodos consecutivos de descanso não deve ultrapassar catorze horas.

<sup>159</sup> Norma 2.3., n.º 7, CTM.

<sup>160</sup> Norma 2.3., n.º 8, CTM.

<sup>161</sup> Norma 2.3., n.º 9, CTM.

É importante, contudo, ter em conta que nada na norma analisada impede o comandante do navio exigir de um marítimo as horas de trabalho que considere necessárias para garantir a segurança imediata do navio, podendo suspender os horários normais de trabalho ou de descanso e exigir as horas de trabalho necessárias até à normalização da situação. Como contrapartida, após a normalização da situação, o comandante deverá assegurar-se de que os marítimos que tenham efetuado um trabalho durante o seu período de descanso, beneficiem de um período de descanso adequado<sup>162</sup>.

#### **d) Férias**

Tal como o tempo de trabalho e de descanso, o direito a gozar férias é um fator muito importante para a conservação da saúde física e mental e do bem-estar dos marítimos, além de contribuir para evitar os perigos para a segurança das pessoas e do navio, provocados pela fadiga.

Nestes termos, a CTM prevê como obrigação dos Estados da bandeira a adoção de legislação nacional em que seja assegurado o direito de gozar férias remuneradas pelos trabalhadores marítimos<sup>163</sup>, no lugar onde possuem ligações efetivas<sup>164</sup>, direito cuja renúncia é expressamente proibida<sup>165</sup>.

No que concerne ao cálculo das férias, vigora o disposto na norma A2.4., n.º 2, CTM, devendo ser calculadas com base num mínimo de 2,5 dias de calendário por cada mês de trabalho, de acordo com o modo fixado pela autoridade competente ou pelos mecanismos de cada país.

A CTM não obriga à adoção de legislação específica quanto às datas e lugares de gozo das férias, propondo apenas uma periodicidade implícita ao referir-se a “férias

---

<sup>162</sup> Norma 2.3., n.º 14, CTM.

<sup>163</sup> Regra 2.4. e norma A2.4., n.º 1, CTM.

<sup>164</sup> Princípio orientador B2.4.2, n.º 2, CTM, normalmente este local será o mesmo para o qual os trabalhadores têm direito a ser repatriados. Além disso, o regresso a bordo dos marítimos em gozo de férias apenas ocorre em caso de extrema urgência e com o seu consentimento, cf. princípio orientador B2.4.3., n.º 4, CTM

<sup>165</sup> Norma A2.4., n.º 3, CTM

anuais”<sup>166</sup>. Tendo em conta que as formas de cálculo variam de Membro para Membro, optou-se por fixar uma fórmula excluindo os dias que não deverão integrar o período de férias<sup>167</sup>: ausências ao trabalho para participar em cursos de formação, ou por motivo de doença, acidente ou maternidade; dias feriados oficiais e habituais reconhecidos no Estado de bandeira; períodos de incapacidade resultantes de doença, acidente ou maternidade; licenças temporárias para ir a terra concedidas durante o contrato de trabalho; licenças compensatórias de qualquer natureza; assim como o tempo de espera entre o repatriamento e a duração da respetiva viagem. Por outras palavras, as faltas justificadas não relevam como dias de férias.

Como vimos, os marítimos deverão gozar as suas férias no local onde tenham ligações efetivas, mas, se por qualquer motivo, forem obrigados a gozar férias quando se encontrem num lugar diferente, deverão ter direito a transporte gratuito até ao local mais próximo do seu domicílio, seja o local de contratação ou recrutamento, correndo as despesas por conta do armador<sup>168</sup>, e sem prejuízo do pagamento da remuneração durante o período de férias no nível da remuneração normal do trabalhador marítimo<sup>169</sup>.

#### **e) Repatriamento**

Frequentemente, os marítimos trabalham em navios que efetuam viagens consecutivas, ao longo de grandes distâncias entre portos, tantas vezes longe do respetivo país de residência. Nestas circunstâncias, existem eventualidades que precisam de ser acauteladas, sendo o regresso a casa uma delas.

Nestes termos, a regra 2.5 da CTM estabelece o direito de os marítimos serem repatriados sem custos<sup>170</sup>, nos casos e nas condições especificados no Código.

---

<sup>166</sup> VICTORIA, Ignacio Camós (2015), “Las Condiciones Laborales y los Derechos Sociales de la Gente de Mar”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo, pág. 138.

<sup>167</sup> Princípio orientador B2.4.1., n.º 2 e 4, CTM.

<sup>168</sup> Princípio orientador B2.4.2, n.º 3, CTM.

<sup>169</sup> Princípio orientador B2.4.1, n.º 3, CTM

<sup>170</sup> Se se comprovar que o marítimo cometeu alguma infração grave, incumprindo alguma das suas obrigações, não existe a obrigação de custear o respetivo repatriamento.

Em caso de doença ou lesão de um marítimo, quando o contrato de trabalho marítimo cessa no estrangeiro, ou cada vez que o período de serviço a bordo excede um determinado tempo<sup>171</sup>, os marítimos deverão ter a garantia de que o Estado do pavilhão exige ao armador que assuma a responsabilidade de devolver os marítimos aos seus lugares, ou ao lugar onde embarcaram, ou ao lugar previsto em qualquer convenção coletiva aplicável<sup>172</sup>, sem custos para o trabalhador marítimo, devendo os detalhes relacionados com o transporte e outras despesas inerentes ser estabelecidos em legislação nacional do Estado do pavilhão<sup>173</sup>.

A Convenção estabelece ainda a obrigação do Estado do pavilhão exigir garantias financeiras, a fim de assegurar o direito efetivo ao repatriamento dos marítimos, sem, contudo, especificar de que forma essas garantias deverão ser prestadas, ficando ao critério do Estado do pavilhão determinar as garantias que aceita<sup>174</sup>, bem como a disponibilização a bordo, para consulta dos marítimos, de cópia das disposições nacionais aplicáveis ao repatriamento, no idioma adequado<sup>175</sup>.

A obrigação de repatriamento cabe ao armador, que não poderá exigir aos marítimos qualquer tipo de adiantamento para cobrir as despesas próprias do repatriamento, nem tão pouco deduzir tais despesas do salário do marítimo, tal como se estabelece no n.º 3, da norma A2.5. da CTM. No caso de o armador não adotar as medidas necessárias, ou não assumir os respetivos custos, para o repatriamento de um marítimo que a ele tenha direito, a responsabilidade passa a ser, sucessivamente, da autoridade competente do Estado da bandeira, o Estado a partir de cujo território o marítimo deve ser repatriado, ou do Estado da nacionalidade do marítimo, sempre com a possibilidade de direito de regresso do valor das despesas e repatriamento<sup>176</sup>.

---

<sup>171</sup> Este período a bordo não deverá exceder os doze meses, tendo em conta o disposto na norma A2.5, n.º 2, alínea b), CTM, bem como a obrigação de os marítimos gozarem férias anuais, nos termos do disposto na regra 2.4 CTM, já analisada.

<sup>172</sup> VICTORIA, Ignacio Camós (2015), “Las Condiciones Laborales y los Derechos Sociales de la Gente de Mar”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo, pág. 139.

<sup>173</sup> Norma A2.5., n.º 2, alínea c), CTM.

<sup>174</sup> Regra 2.5., n.º 2, CTM.

<sup>175</sup> Norma A2.5., n.º 9, CTM.

<sup>176</sup> Norma A2.5., n.º 5, CTM.

Nos princípios orientadores da regra do repatriamento, a Convenção não prevê a situação de abandono de marítimos em portos estrangeiro<sup>177</sup>, um problema que não avista ainda solução, não obstante o assunto constar da ordem de trabalhos das discussões da Comissão Tripartida Especial, e ser um tema que estava na origem das emendas de 2014 à CTM.

**f) Indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou de naufrágio**

A CTM reforça o direito dos marítimos a ser indemnizados em caso de perda do navio ou de naufrágio, de acordo com o disposto na regra 2.6., cabendo aos Estados da bandeira a obrigação de adotar legislação que assegure que o armador pague a cada marítimo a bordo uma indemnização para fazer face à situação de desemprego resultante da perda do navio ou do naufrágio<sup>178</sup>.

Esta indemnização por desemprego resultante da perda ou do naufrágio deverá ser paga por todos os dias do período efetivo de desemprego do marítimo, à taxa do salário a pagar em virtude do contrato de trabalho, limitada a dois meses de salário, tendo em conta o previsto no princípio orientador B2.6.1. CTM.

**g) Lotações**

A exigência de uma lotação suficiente nos navios representa um aspeto essencial do trabalho no mar, como forma de garantir que as operações levadas a cabo a bordo de um navio são realizadas em condições de segurança, eficiência e proteção<sup>179</sup>.

---

<sup>177</sup> Norma A2.5.2. CTM. Dada a complexidade do tema, assim como a falta de espaço no presente trabalho, não aprofundaremos esta questão. No entanto, cf. BASURKO, Olga Fotinopoulou (2009), “El Convenio Refundido sobre Trabajo Marítimo y el Abandono de Marineros en Puertos Extranjeros”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pp. 219-244, Madrid, e PALACIO, María Arántzazu Vicente (2009), “Obligaciones y responsabilidades en materia de repatriación: grado de adecuación de la normativa española a las previsiones del CTM (2006)”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pp. 291-340, Madrid.

<sup>178</sup> Norma A2.6. CTM.

<sup>179</sup> YANINI, Margarita Miñarro (2009), “Acerca de las Disposiciones sobre Niveles de Dotación y Protección de la Seguridad y Salud a Bordo de Buques Contenidas en el Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo 2006”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pp. 343.

Sobre esta condição de trabalho versa a regra 2.7 da CTM, onde se estabelece que qualquer Membro deverá exigir aos navios que arvoem a respetiva bandeira que “estejam dotados de um número suficiente de marítimos a bordo para garantir a segurança e a eficiência das operações no navio”. Não obstante a indeterminação do “número suficiente de marítimos”, são descritos alguns critérios a ter em conta, designadamente a segurança dos trabalhadores em qualquer circunstância, bem como a natureza e as condições da viagem e a preocupação de evitar a fadiga dos marítimos<sup>180</sup>.

A obrigação contida na regra 2.7 é desenvolvida na norma A2.7, onde se assinala a importância da formação e qualificação dos marítimos, a par do número suficiente de trabalhadores para que as operações a bordo ocorram em segurança, tendo em conta o disposto no documento que especifica a lotação mínima de segurança do navio em causa, ou qualquer outro documento equivalente previsto pela autoridade competente, de forma a dar cumprimento às normas da CTM<sup>181</sup>.

Este documento sobre a dotação mínima de segurança, emitido pela autoridade competente, reveste a maior importância, na medida em que nele se especifica a adequação e suficiência do número e das qualificações dos marítimos que trabalham a bordo, concretizando os níveis de lotação dos navios. Para a emissão deste documento, a autoridade competente deverá ter em atenção vários critérios, designadamente, e tendo em conta o disposto nos números 2 e 3 da norma A.2.7, a garantia de descanso suficiente, princípios internacionais aplicáveis (nomeadamente da OMI), e as prescrições da CMT relativas à alimentação e serviço de mesa<sup>182</sup>.

Como princípio orientador<sup>183</sup>, a CTM estabelece ainda que os Estados-Membros devem dotar-se de um procedimento eficaz para instruir e resolver as queixas ou conflitos relacionados com a lotação de um navio, devendo incluir a participação das organizações de armadores e de marítimos.

---

<sup>180</sup> A fadiga dos marítimos será também evitada se se tiver em conta o regime das horas de trabalho e de descanso, previsto nas regras 2.3 e 2.4.

<sup>181</sup> N.º 1 da norma A2.7 da CTM.

<sup>182</sup> Previstas na regra 3.2 e na norma A3.2 da CMT.

<sup>183</sup> Princípio orientador B2.7.1 da CTM.

#### 4. Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa.

A importância deste terceiro título da CTM relaciona-se com a especificidade do local de trabalho destes trabalhadores, na medida em que os marítimos prestam o seu trabalho a bordo de navios, durante determinados períodos de tempo, por vezes longos, em que se encontram impossibilitados de se deslocarem a terra e prover pela sua subsistência ou pelo seu bem-estar em geral.

Às circunstâncias descritas acrescentam-se as estatísticas que revelam que a maior parte dos acidentes a bordo relacionam-se com situações de fadiga dos trabalhadores marítimos, pelo que importa dotar o navio de condições de alojamento, lazer e alimentação que assegurem não apenas a segurança dos marítimos, mas também a possibilidade de descansar e recuperar do dia de trabalho como os trabalhadores em terra, que regressam todos os dias a casa.

Neste sentido, cabe ao Estado da bandeira garantir que os respetivos navios cumprem com as obrigações estabelecidas na CTM de garantir aos marítimos condições de alojamento e locais de lazer decentes a bordo<sup>184</sup>, assim como de assegurar uma alimentação de boa qualidade, incluindo água potável, fornecida em condições de higiene regulamentadas<sup>185</sup>.

No que concerne aos preceitos sobre alojamento e lazer, mais precisamente as relativas à construção e ao equipamento dos navios, saliente-se que estes apenas são aplicáveis aos navios contruídos após a data de entrada em vigor da CTM, tal como as emendas ao Código, na parte correspondente, apenas serão aplicáveis aos navios contruídos após a data de entrada em vigor da emenda para o Membro em causa<sup>186</sup>.

Quanto à questão da alimentação, para além de ter de ser assegurada sem custos para o marítimo durante toda a vigência do seu contrato de trabalho<sup>187</sup>, na quantidade

---

<sup>184</sup> Regra 3.1. da CTM.

<sup>185</sup> Regra 3.2. da CTM.

<sup>186</sup> Regra 3.1., n.º 2 e 3, CTM.

<sup>187</sup> Regra 3.2, n.º 2, da CTM.

e qualidade suficientes para a boa saúde dos trabalhadores, dever-se-á ter igualmente em conta as diferentes origens culturais e religiosas dos marítimos<sup>188</sup>.

## **5. Proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social**

### ***a) Cuidados médicos a bordo do navio e em terra***

Com a regra 4.1 da CTM pretende-se proteger a saúde dos marítimos e assegurar-lhes cuidados médicos tão idênticos quanto possível aos que, em geral, beneficiam os trabalhadores de terra<sup>189</sup>, estabelecendo-se deveres a cumprir tanto pelo Estado de bandeira, como pelo Estado em cujo território o navio possa estar a navegar<sup>190</sup>.

Relativamente aos cuidados médicos a bordo do navio, vigora o disposto no n.º 1 da regra 4.1, que dispõe que todo o Membro deverá assegurar que todos os marítimos que trabalhem a bordo de navios que arvoem a respetiva bandeira sejam abrangidos por medidas adequadas para a proteção da sua saúde e que tenham acesso a cuidados médicos rápidos, gratuitos e adequados durante todo o período de serviço a bordo<sup>191</sup>, referindo-se estas medidas a um conjunto de requisitos a reunir pelos navios, relativos à instalação, equipa de enfermagem e respetiva formação dos profissionais de enfermagem<sup>192</sup>.

Sobre os cuidados médicos em terra, o n.º 3 da regra 4.1 determina que qualquer membro deve assegurar que os marítimos que trabalham a bordo de navios que se encontram no seu território tenham acesso às suas instalações médicas em terra, em caso de necessidade de cuidados médicos imediatos, tendo em conta o disposto no princípio orientador B4.1.3 da CTM<sup>193</sup>.

---

<sup>188</sup> Regra 3.2, n.º 1, da CTM.

<sup>189</sup> N.º 4 da regra 4.1 da CTM

<sup>190</sup> VÁSQUEZ, Xosé Manuel Carril (2009), “El derecho a la atención médica y la protección de Seguridad Social y las responsabilidades exigibles al armador por enfermedad, lesiones y muerte por causas laborales de la gente de mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006”, Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pág. 386 e seguintes.

<sup>191</sup> N.º 1 da regra 4.1. da CTM.

<sup>192</sup> N.ºs 3 e 4 da norma A4.1 da CTM.

<sup>193</sup> VÁSQUEZ, Xosé Manuel Carril (2009), “El derecho a la atención médica y la protección de Seguridad Social y las responsabilidades exigibles al armador por enfermedad, lesiones y muerte por causas laborales

### **b) Responsabilidade dos armadores**

Com a regra 4.2 pretende-se assegurar a proteção dos marítimos contra as consequências financeiras de doença, acidente ou morte relacionados com o seu emprego, estabelecendo a CTM no n.º 1 da regra 4.2, que todo o Membro deverá assegurar a “aplicação de medidas (...) de modo a assegurar aos marítimos que trabalham a bordo desses navios o direito a assistência e a apoio material por parte do armador para fazer face às consequências financeiras de doenças, acidentes ou mortes ocorridos durante o serviço”.

A responsabilidade do armador não é absoluta, uma vez que a Convenção contempla situações em que esta responsabilidade do armador é limitada, de acordo com a legislação nacional de cada Membro<sup>194</sup>.

### **c) Proteção da saúde e segurança e prevenção de acidentes**

Zelar pela segurança e pela saúde dos trabalhadores marítimos é uma das responsabilidades do Estados-Membros. Para tanto, a Convenção exige que os Estados-Membros assegurem a proteção da segurança e da saúde dos marítimos que trabalhem em navios que arvoem a respetiva bandeira, e que estes trabalhadores vivam, trabalhem e se formem a bordo dos navios num ambiente seguro e saudável<sup>195</sup>.

Além disso, os Estados-Membros deverão elaborar e promulgar legislação relativa à gestão da segurança e da saúde no trabalho a bordo dos navios do seu pavilhão<sup>196</sup>, sempre consultando as organizações representativas dos armadores e dos marítimos, e tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis<sup>197</sup>.

---

de la gente de mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006”, Revista del Ministério de Trabajo e Imigración, n.º 82, pág. 388.

<sup>194</sup> N.ºs 2, 4, 5 da norma A4.2 da CTM. Cf. VÁSQUEZ, Xosé Manuel Carril (2009), “El derecho a la atención médica y la protección de Seguridad Social y las responsabilidades exigibles al armador por enfermedad, lesiones y muerte por causas laborales de la gente de mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006”, Revista del Ministério de Trabajo e Imigración, n.º 82, pág. 389.

<sup>195</sup> N.º 1 da regra 4.3 da CTM.

<sup>196</sup> N.º 2 da regra 4.3 da CTM.

<sup>197</sup> N.º 3 da regra 4.3 da CTM.

A obrigação de adotar legislação contida no n.º 3 da regra 4.3 é desenvolvida e clarificada na norma A4.3, onde se refere que a legislação e outras medidas a adotar deverão incluir políticas e programas de segurança e saúde no trabalho a bordo de navios, medidas e programas de prevenção de acidentes de trabalho e doenças profissionais, bem como prescrições relativas a inspeção, notificação e correção de situações perigosas a bordo. Esta legislação a elaborar por cada Estado-Membro deverá especificar de forma inequívoca a obrigação dos armadores, dos trabalhadores marítimos e outros interessados em cumprirem as normas aplicáveis ao navio em matéria de segurança e saúde no trabalho, sem esquecer a especial atenção devida aos marítimos menores de dezoito anos<sup>198</sup>.

#### ***d) Acesso a instalações de bem-estar em terra***

O acesso a instalações e serviços de bem-estar em terra pelos trabalhadores marítimos apresenta como propósito a garantia de que os trabalhadores disponham de meios para cuidarem da respetiva saúde e bem-estar. Estas instalações, localizadas maioritariamente nos portos, revelam-se de extrema importância para os marítimos, sobretudo aqueles que trabalham a bordo durante longas viagens pelos oceanos, e que se encontram longe do seu país, na medida em que estas instalações se pretendem de fácil acesso, sem qualquer tipo de discriminação dos marítimos<sup>199</sup>.

Esta obrigação de possibilitar o acesso a instalações de bem-estar em terra é complementada com a obrigação prevista na regra 2.4., n.º 2, CTM, onde se prevê a concessão aos marítimos de licenças para ir a terra, por motivos de saúde e bem-estar.

Assim, nos termos do disposto na regra 4.4., os Membros deverão que as instalações de bem-estar em terra sejam de fácil acesso a todos os marítimos, devendo da mesma forma promover a criação deste tipo de instalações em portos considerados

---

<sup>198</sup> Norma A4.3, n.º 2, alínea b) CTM. Para mais desenvolvimentos sobre os princípios orientadores referentes a esta matéria, cf. YANINI, Margarita Miñarro (2009), "Acerca de las Disposiciones sobre Niveles de Dotación y Protección de la Seguridad y Salud a Bordo de Buques Contenidas en el Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo 2006", Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pp. 347 e seguintes.

<sup>199</sup> Cf. CHARBONNEAU, Alexandre (2009), "Bienestar de los marinos: el procedimiento para la interposición de quejas en tierra", Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pp. 357-382, Madrid.

adequados, devendo as organizações representativas de armadores e de marítimo participar nestes debates. Deverão além disso, incentivar a criação de comissões de bem-estar responsáveis pela verificação das instalações e serviços de bem-estar, assegurando que se encontram adaptadas às necessidades dos marítimos, em resultado da evolução técnica, operacional ou de qualquer outra inovação no setor dos transportes marítimos<sup>200</sup>.

#### **e) Segurança social**

A regra 4.5 da CTM traduz a preocupação da convenção em garantir a adoção de medidas que permitam o benefício da segurança social pelos marítimos. Para tanto, impõe aos Estados-Membros o dever de “assegurar que todos os marítimos e, na medida do previsto pela legislação nacional, as pessoas a seu cargo, beneficiem de uma proteção de segurança social em conformidade com o código<sup>201</sup>” e “não menos favorável que a proteção prevista para os trabalhadores em terra<sup>202</sup>”.

O objetivo previsto na regra em análise vai perdendo intensidade na sua formulação, na medida em que o sistema de segurança social desenhado pela OIT nesta convenção apresenta-se como de implantação progressiva<sup>203</sup>, exortando-se os Estados-Membros a tomar medidas, em função da situação nacional, para conseguir progressivamente uma proteção de segurança social completa para os marítimos<sup>204</sup>, de acordo com o previsto e detalhado nas normas e princípios orientadores do Código da CTM.

Sobre o problema complexo da desproteção dos marítimos que trabalham em navios de pavilhão estrangeiro, e eventualmente não abrangidos por pelo sistema de segurança social do Estado da bandeira, nem pelo sistema do Estado de residência ou da nacionalidade, a Convenção menciona alguns critérios a ter em conta. Relativamente

---

<sup>200</sup> Sobre o tipo de serviços prestados nestas instalações, cf. princípio orientador B4.4.2. CTM, cuja lista apresentada não se pretende exaustiva.

<sup>201</sup> N.º 1 da regra 4.5 da CTM.

<sup>202</sup> N.º 2 da regra 4.5 da CTM.

<sup>203</sup> Xosé Manuel Carril Vázquez, *El derecho a la atención médica y a la protección de Seguridad Social y las responsabilidades exigibles al armador por enfermedad, lesiones y muerte por causas laborales de la gente de mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006*, pág. 390.

<sup>204</sup> N.º 2 da Regra 4.5 da CTM.

ao Estado de residência, estatui o n.º 3 da norma A4.5 que “qualquer Membro deve tomar medidas, em função da respetiva situação nacional, para assegurar a proteção da segurança social (...) a todos os marítimos que residam habitualmente no seu território”. Por seu turno, no que concerne ao Estado da Bandeira, a Convenção, sob a forma de princípio orientador, recomenda aos Membros que tenham marítimos empregados nos navios que arvoram a sua bandeira que ofereçam a proteção de segurança social prevista na CTM, conforme aplicável<sup>205</sup>”.

## **6. Cumprimento e aplicação**

O artigo V da CTM consagra deveres e responsabilidades de aplicação e cumprimento das disposições da Convenção aos Estados da bandeira, Estados do porto e Estados fornecedores de mão-de-obra, os quais são detalhados e aprofundados no Título 5 da CTM.

Este quinto e último título da CTM, ao contrário dos títulos precedentes, inicia com quatro disposições prévias à primeira regra, denotando a especificidade deste título. Com efeito, o primeiro preceito esclarece que as regras constantes deste título 5 especificam a responsabilidade que incumbe a cada Membro de cumprir e aplicar plenamente os princípios e direitos definidos nos artigos da CTM, bem como as obrigações específicas previstas nos títulos 1, 2, 3 e 4.

A especificidade deste título manifesta-se ainda na impossibilidade de aplicação das respetivas normas<sup>206</sup> através de disposições equivalentes no conjunto às disposições da Parte A, prevista no segundo parágrafo que precede a Regra 5.1, não sendo, portanto, aplicável no âmbito do cumprimento e aplicação da CTM o disposto no artigo VI, n.ºs 3 e 4, da CTM.

Finalmente, no terceiro parágrafo, reitera-se a obrigatoriedade prevista no mesmo artigo VI, n.º 2, CTM, de todos os Membros cumprirem as responsabilidades que lhes incumbem por força das Regras, atendendo ao disposto tanto nas Normas, como nos Princípios orientadores. No quarto parágrafo, estabelece-se a igualdade perante a

---

<sup>205</sup> N.º 5 do princípio orientador B4.5 da CTM.

<sup>206</sup> Constata-se da Parte A do Código da CTM.

lei de marítimos e armadores, bem como o direito a uma proteção jurídica igual, sem discriminação, e sem que o título 5 determine qualquer jurisdição ou foro legal.

Antes de analisarmos as obrigações e responsabilidades de cada Estado membro, importa clarificar que para além do tradicional modelo de implementação, em que os Estados membros comprometem-se a respeitar as normas da OIT no respetivo espaço de soberania, a CTM consagra regras que permitem aos Estados membros fazer cumprir diretamente as disposições da Convenção nos navios uns dos outros, através do mecanismo do *port state control*<sup>207</sup>. De facto, este mecanismo traduz-se numa alteração dos limites da soberania dos Estados em determinados aspetos, na medida em que os navios, como já tivemos oportunidade de verificar, em termos legais, têm sido encarados como “pedaços flutuantes de território”<sup>208</sup> dos Estados cujas bandeiras arvoram.

#### **a) Responsabilidades do Estado de bandeira**

A responsabilidade pelo controlo da conformidade dos navios com as normas internacionais de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios incumbe, em primeiro lugar, ao Estado de bandeira<sup>209</sup>, devendo os Membros estabelecer um sistema de inspeção e certificação das condições de trabalho marítimo, com vista a assegurar que as condições do trabalho e de vida dos marítimos estão em conformidade com as normas previstas na CTM<sup>210</sup>. Apoiando-se, na medida do necessário, em organizações reconhecidas, tendo em conta o disposto na Regra 5.1.2. da CTM, o Estado de bandeira garante plenamente a eficácia das inspeções e vistorias efetuadas no âmbito da emissão dos certificados pertinentes<sup>211</sup>.

---

<sup>207</sup> LILLIE, Nathan (2008), “The ILO Maritime Labour Convention, 2006: A new paradigm for global labour rights implementation”, in K. Papadakis (ed.): *Cross-border social dialogue and agréments: An emerging global industrial relations framework?* (Geneva, ILO), pp. 192.

<sup>208</sup> LILLIE, Nathan (2008), “The ILO Maritime Labour Convention, 2006: A new paradigm for global labour rights implementation”, in K. Papadakis (ed.): *Cross-border social dialogue and agréments: An emerging global industrial relations framework?* (Geneva, ILO), pp. 193.

<sup>209</sup> Regra 5.1.1., n.º 1, CTM.

<sup>210</sup> Regra 5.1.1., n.º 2, CTM.

<sup>211</sup> Tendo em conta o disposto na regra 5.1.1., n.º 3 da CTM, salienta-se o facto de o Estado da bandeira manter a total responsabilidade pela inspeção e certificação das condições de trabalho e de vida dos marítimos interessados a bordo de navios que arvoram a sua bandeira, mesmo quando autoriza

Para além da inspeção, ao Estado da bandeira incumbe também a emissão do Certificado de Trabalho Marítimo, elencando todos os pontos previstos no anexo A5-1 da CTM que deverão ser inspecionados<sup>212</sup>. Este certificado é emitido aos navios de arqueação bruta igual ou superior a quinhentos que efetuem viagens internacionais<sup>213</sup>, ou que arvorem bandeira de um Membro, mas operem de um porto de outro país<sup>214</sup>.

O Certificado de Trabalho Marítimo é válido por um período de cinco anos, no entanto, a validade deste documento depende de uma inspeção intermédia, levada a cabo pela autoridade competente durante o segundo ano da emissão do certificado<sup>215</sup>. Adicionalmente, com o intuito de assegurar o cumprimento das disposições da Convenção no período que medeia as inspeções, é igualmente emitida uma Declaração de Conformidade do trabalho marítimo, dividida em duas partes: a primeira é elaborada pela autoridade competente, identificando os requisitos nacionais, enquanto que a segunda é da responsabilidade do armador, onde identifica as medidas adotadas para assegurar a conformidade contínua com as prescrições nacionais entre as inspeções<sup>216</sup>.

Tanto o Certificado de Trabalho Marítimo, como a Declaração de Conformidade, deverão estar atualizados, atestando as condições de trabalho e de vida dos marítimos, na medida em que estes documentos são comprovam que o navio foi adequadamente inspecionado pelo Estado da bandeira e que os requisitos exigidos pela CTM se encontram cumpridos, tal como dispõe a Regra 5.1.1., n.º 4, da CTM.

Os Membros devem exigir igualmente a existência a bordo dos navios que arvoram a respetiva bandeira de procedimentos que permitam um tratamento justo,

---

instituições públicas ou outros organismos a inspecionar e certificar as condições de trabalho e de vida dos navios.

<sup>212</sup> Atualmente, a lista dos pontos que devem ser inspecionados contém catorze aspetos relativos às condições de trabalho e de vida dos marítimos, sendo que estes pontos aumentaram para dezasseis, quando as alterações de 2014 à Convenção entrarem em vigor. Vide supra capítulo sobre a elaboração da CTM.

<sup>213</sup> Para efeitos da regra 5.1.3., considera-se internacional a viagem feita a partir de um país para o porto de outro país, de acordo com o segundo período da alínea b), do n.º 1 da regra 5.1.3. da CTM.

<sup>214</sup> Regra 5.1.3., n.º 1, da CTM. Esta regra pode igualmente ser aplicável, nos termos do n.º 2, a qualquer navio de arqueação bruta inferior a quinhentos, que arvore a bandeira de um Membro, a pedido do armador.

<sup>215</sup> Norma A5.1.3, n.º 1, da CTM.

<sup>216</sup> Norma A5.1.3, n.º 10, da CTM. Cf. WHITLOW, Jon; SUBASINGHE, Ruwan (2015), "The Maritime Labour Convention, 2006: A model for other industries?" in *International Journal of Labour Research: Decent Work in Global Chains*, vol. 7, issue 1-2 (Geneva, ILO), pp. 119.

eficaz e célere de quaisquer queixas apresentadas por um marítimo, de acordo com o disposto na regra 5.1.5., n.º 1, da CTM, devendo ainda realizar inquéritos oficiais, em princípio tornados públicos, sobre todos os acidentes marítimos graves dos quais resulte ferimento ou perda de vida humana, e que envolvam um navio que arvore a sua bandeira<sup>217</sup>.

### **b) Responsabilidades do Estado do porto**

A regra 5.2.1, n.º 1, da CTM determina que todo o navio que faça escala no porto de um Membro pode ser sujeito a inspeção, de acordo com o disposto no artigo V, n.º 4, da CTM, a fim de se verificar a conformidade das condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo com as prescrições da CTM.

Apesar da sua responsabilidade de verificação da conformidade das condições de trabalho e de vida a bordo, alguns Estados de bandeira descumrem gravemente a aplicação e o cumprimento das normas internacionais. Por conseguinte, tornou-se necessário criar uma segunda linha de defesa contra os navios que não obedecem às normas internacionais, através de inspeções realizadas pelo Estado do porto, por forma a assegurar a conformidade com as normas internacionais das condições de vida e de trabalho a bordo dos navios, não substituindo estas inspeções, em momento algum, as responsabilidades do Estado de bandeira<sup>218 219</sup>.

---

<sup>217</sup> Regra 5.1.6. da CTM.

<sup>218</sup> CHRISTODOULOS-VAROTSI, Iliana; PENTSOV, Dmitry A. (2008), *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Springer, pp. 709-711.

<sup>219</sup> Reconhecendo que uma abordagem harmonizada na realização, pelos Estados-Membros da União Europeia, das inspeções pelo Estado do porto aos navios que escalem os seus portos evitaria distorções da concorrência, o Conselho adotou, em 19 de junho de 1995, a Diretiva 95/21/CE, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspeção pelo Estado do porto). Esta Diretiva 95/21/CE foi sujeita a diversas alterações, tendo a última sido adotada através da Diretiva 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, tendo sido transposta para a ordem jurídica portuguesa através do Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março. O Parlamento Europeu e o Conselho aprovaram, em 12 de agosto de 2013, a Diretiva 2013/38/UE, alterando a Diretiva 2009/16/CE, transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 27/2015, de 6 de fevereiro.

O conceito do *port state control* (PSC) foi introduzido pela OMI através da Convenção STCW<sup>220</sup>, cujo artigo X exige que as Partes apliquem os requisitos STCW a todos os navios que escalem os seus portos de modo a que não haja desvantagem competitiva para os navios que arvoram bandeira de Estados que não são Parte da Convenção. Além disso, o artigo 218.º CNUDM consagra a possibilidade de os Estados poderem “(...) realizar investigações e, se as provas o justificarem, iniciar procedimentos relativos a qualquer descarga (...)” da embarcação em causa, o qual deverá ser lido em conjunto com o artigo 94.º, n.º 1, da mesma Convenção, onde se determina como obrigação dos Estados o exercício efetivo da sua jurisdição, assim como o “(...) controlo em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvoem a sua bandeira.”<sup>221</sup>

De acordo com este sistema, todos os Estados têm o direito e o dever de inspecionar qualquer navio estrangeiro que entre nos seus portos, com o objetivo de verificar o cumprimento dos requisitos previstos nas convenções aplicáveis, relativamente ao navio e à respetiva carga, equipamento e tripulação, sendo o principal objetivo do *port state control* garantir que o transporte marítimo internacional é realizado em cumprimento das normas das convenções internacionais sobre segurança nos navios, condições de vida e de trabalho das tripulações e proteção do ambiente marinho<sup>222</sup>.

O regime do *port state control* está organizado em torno de acordos regionais<sup>223</sup>, que se traduzem em instrumentos preventivos, que permitem seguir os navios que não

---

<sup>220</sup> Sobre a Convenção STCW, cf. CHRISTODOULOS-VAROTSI, Iliana; PENTSOV, Dmitry A. (2008), *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Springer, pp. 422-639.

<sup>221</sup> Francisco Piniella, José María Silos e Francisca Bernal, “Who will give effect to the ILO’s Maritime Labour Convention, 2006?”, in *International Labour Review*, vol. 152 (2013), N.º 1, pp. 64.

<sup>222</sup> Um objetivo paralelo relaciona-se com a eliminação das frotas mercantes de todos os países cujos navios são avaliados em nível inferior ao correspondente ao “padrão mínimo”, uma vez que este sistema surgiu também como resposta ao desenvolvimento dos registos abertos. Cf. Francisco Piniella, José María Silos e Francisca Bernal, “Who will give effect to the ILO’s Maritime Labour Convention, 2006?”, in *International Labour Review*, vol. 152 (2013), N.º 1, pp. 65. Um objetivo paralelo relaciona-se com a eliminação das frotas mercantes de todos os países cujos navios são avaliados em nível inferior ao correspondente ao “padrão mínimo”, uma vez que este sistema surgiu também como resposta ao desenvolvimento dos registos abertos.

<sup>223</sup> Tratam-se dos *Memoranda of Understanding (MoU)*, cujo paradigma é o acordo de Paris. Sobre estes acordos, CHRISTODOULOS-VAROTSI, Iliana; PENTSOV, Dmitry A. (2008), *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Springer, pp. 712.

respeitam as normas mínimas previstas nas convenções internacionais, incluindo os navios de Estados não signatários das convenções aplicáveis<sup>224</sup>, tendo em conta o disposto no artigo V, n.º 7, da CTM, onde se prevê que os Estados membros devem agir de forma a que os navios que arvoram a bandeira de um Estado que não tenha ratificado a CTM não beneficiem de um tratamento mais favorável que os navios que arvoram a bandeira de Estados que a ratificaram. Trata-se de um sistema provido de base de dados onde disponibilizam relatórios das inspeções realizadas pelos funcionários responsáveis pelo controlo efetuado no porto, assim como informação relevante relativa ao historial dos navios, facilitando o controlo das inspeções aos navios assinalados, a fim de verificar se foram implementados planos de ação para retificar as não conformidades identificadas<sup>225</sup>.

A inspeção inicial pelo Estado do porto limita-se ao exame do Certificado e da Declaração de Conformidade de Trabalho Marítimo, de acordo com o disposto na Regra 5.2.1., n.º 2, CTM. Contudo, se existirem motivos fortes para crer que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão conformes as prescrições da CTM, ou motivos razoáveis para julgar que o navio mudou de bandeira para não cumprir as obrigações a que está adstrito, ou simplesmente porque foi apresentada uma queixa, o funcionário do Estado do porto procederá a uma inspeção mais aprofundada, de acordo com o disposto na regra 5.2.1., n.º 2, e na norma A5.2.1., n.º 6, CTM<sup>226</sup>.

Na implementação das respetivas responsabilidades como Estado do porto, os Membros deverão ter o cuidado de não deter ou atrasar indevidamente o navio, sob pena de ter de indemnizar por quaisquer perdas ou danos sofridos<sup>227</sup>. Além disso, os Estados devem assegurar que os marítimos que se encontram a bordo de navios que escalam um porto situado no seu território e que denunciam uma infração às

---

<sup>224</sup> Francisco Piniella, José María Silos e Francisca Bernal, "Who will give effect to the ILO's Maritime Labour Convention, 2006?", in *International Labour Review*, vol. 152 (2013), N.º 1, pp. 66.

<sup>225</sup> WHITLOW, Jon; SUBASINGHE, Ruwan (2015), "The Maritime Labour Convention, 2006: A model for other industries?" in *International Journal of Labour Research: Decent Work in Global Chains*, vol. 7, issue 1-2 (Geneva, ILO), pp. 120.

<sup>226</sup> WHITLOW, Jon; SUBASINGHE, Ruwan (2015), "The Maritime Labour Convention, 2006: A model for other industries?" in *International Journal of Labour Research: Decent Work in Global Chains*, vol. 7, issue 1-2 (Geneva, ILO), pp. 119.

<sup>227</sup> Norma A5.2.1., n.º 8, CTM.

prescrições da CTM, têm o direito de apresentar uma queixa e acesso a meios para a resolver de forma rápida e concreta<sup>228</sup>.

### **c) Responsabilidades do fornecedor de mão-de-obra**

Sobre as responsabilidades do Estado fornecedor de mão-de-obra, a regra 5.3. da CTM estabelece obrigações de cumprimento relativamente à aplicação das prescrições da Convenção sobre o recrutamento, colocação e proteção em matéria de segurança social dos marítimos seus nacionais, residentes ou das pessoas domiciliadas no respetivo território<sup>229</sup>, de acordo com os requisitos detalhados no Código<sup>230</sup>, previstos essencialmente na norma A1.4. da CTM, e através de um sistema eficaz de inspeção e vigilância<sup>231</sup>.

Se o Estado fornecedor de mão-de-obra não tiver ratificado a CTM, o Estado de bandeira deverá assegurar que o armador dispõe de um mecanismo de verificação do cumprimento pelos serviços de recrutamento e colocação dos requisitos fixados na Convenção<sup>232</sup>.

### **D. As Emendas à Convenção do Trabalho Marítimo**

Desde a data da sua entrada em vigor, a CTM já teve oportunidade de demonstrar que é de facto um instrumento internacional vivo, evoluindo a par com o setor de atividade que pretende regular. Referimo-nos às emendas ao Código adotadas pela Comissão Tripartida Especial (CTE) e aprovadas pela CIT em 2014<sup>233</sup> e 2016, de acordo com o procedimento de emenda simplificado previsto no artigo XV da CTM.

---

<sup>228</sup> Norma 5.2.2. CTM.

<sup>229</sup> Regra 5.3., n.º 1, CTM.

<sup>230</sup> Regra 5.3., n.º 2, norma A5.3. e princípio orientador B5.3., CTM.

<sup>231</sup> Regra 5.3., n.º 3, CTM.

<sup>232</sup> WHITLOW, Jon; SUBASINGHE, Ruwan (2015), "The Maritime Labour Convention, 2006: A model for other industries?" in *International Journal of Labour Research: Decent Work in Global Chains*, vol. 7, issue 1-2 (Geneva, ILO), pp. 121.

<sup>233</sup> Sobre as emendas à CTM aprovadas em 2014, cf. PALACIO, María Arántzazu Vicente (2015), "Garantías financieras para la repatriación en caso de abandono de gente de mar: las enmiendas al Convenio de Trabajo Marítimo (2006) y sus consecuencias para España y la Unión Europea", in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo.

De acordo com o disposto no artigo XIII da CTM, a Comissão Tripartida Especial foi criada pelo Conselho de Administração com o intuito de acompanhar continuamente a aplicação da CTM, tendo sido dotada de competência especial no domínio das normas do trabalho marítimo<sup>234</sup>. É composta por dois representantes designados pelo governo de cada um dos Membros que tenham ratificado a CTM e por representantes dos armadores e dos marítimos designados pelo Conselho de Administração após consulta à CPM<sup>235</sup>.

Com efeito, este procedimento de emenda previsto no artigo XV da CTM, permite que a parte mais técnica da CTM – a chamada parte B do Código da CTM, onde se encontram previstos os princípios orientadores que, apesar de não serem obrigatórios, têm de ser devidamente tidos em conta pelos Membros na implementação da CTM –, possa ser atualizada de forma mais célere, possibilitando a contemplação das alterações e necessidades prementes do setor marítimo, sem ser necessária a adoção de uma convenção que reveja a anterior.

A primeira reunião da CTE realizou-se nos dias 7 a 11 de abril de 2014, em Genebra, onde foram analisadas as propostas de emenda apresentadas em conjunto pelos representantes dos armadores e dos marítimos. A primeira, relativa à Regra 2.5. – Repatriamento, pretende abordar de forma mais eficaz os problemas relativos aos marítimos abandonados; enquanto que a segunda, referente à Regra 4.2. – Responsabilidade dos Armadores, pretende detalhar as obrigações dos armadores relativamente à compensação dos marítimos em caso de morte ou incapacidade a longo prazo em virtude de acidente de trabalho, doença ou perigo<sup>236</sup>, tendo em conta os resultados do Grupo de Trabalho *Ad Hoc* de Especialistas, em sede de ação conjunta da OIT e da OMI, em cumprimento da Resolução III adotada na 94.ª sessão marítima da CIT<sup>237</sup>.

---

<sup>234</sup> Artigo XIII, n.º 1, CTM.

<sup>235</sup> Artigo XIII, n.º 2, CTM.

<sup>236</sup> Parágrafo 6 e seguinte do documento *GB.322/LILS/3*, de 10 de outubro de 2014, Report of the first meeting of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention (Geneva, 7-11 April 2014), disponível *online*: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_315447.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_315447.pdf).

<sup>237</sup> Parágrafo 7 do documento *GB.322/LILS/3*, de 10 de outubro de 2014.

A segunda reunião da CTE teve lugar também em Genebra, durante os dias 8 a 10 de fevereiro de 2016, tendo sido analisadas propostas de emendas apresentadas por armadores e marítimos relativas às Regra 2.2., 4.3. e 5.1. No que concerne à proposta de alteração ao Código relativa à regra 2.2., para que fosse assegurado o pagamento da retribuição aos marítimos em caso de sequestro por piratas, a CTE reconheceu a relevância da questão suscitada e, por esse motivo, adotou uma resolução propondo a formação de um grupo de trabalho para aprofundar a questão da continuação do pagamento de retribuição nestes casos<sup>238</sup>.

Em junho de 2016, a CIT<sup>239</sup> aprovou a primeira emenda à regra 4.3. – Proteção da Saúde e da Segurança e Prevenção de Acidentes, respeitante à adoção de orientações para a eliminação do assédio e intimidação a bordo, tendo em conta uma publicação conjunta da International Chamber of Shipping e da International Transport Workers' Federation sobre o assunto, onde se reconhece que as situações de assédio e intimidação a bordo desencadeiam graves consequências para a saúde física e emocional dos marítimos, traduzidas em desmotivação que, conseqüentemente, afeta o trabalho de equipa a bordo, tendo igualmente implicações ao nível das condições de trabalho em geral<sup>240</sup>.

A segunda emenda, à regra 5.1. – Responsabilidades do Estado de bandeira, autoriza uma prorrogação de cinco meses da validade dos certificados de trabalho marítimo nos casos em que, tendo os navios passado na inspeção, o novo certificado não possa ser emitido e disponibilizado imediatamente a bordo<sup>241</sup>.

---

<sup>238</sup> Parágrafos 8 e 14 do documento *GB.326/LILS/6*, de 7 de março de 2016, *Report of the second meeting of the Special Tripartite Committee established under the Maritime Labour Convention, 2006 (Geneva, 8-10 February 2016)*, disponível online: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_458136.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_458136.pdf).

<sup>239</sup> Relatório Final da segunda reunião da Comissão Tripartida Especial estabelecida nos termos do Artigo XIII da Convenção do Trabalho Marítimo, teve lugar em fevereiro de 2016, documento *STCMLC/2016/7*, disponível online: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms\\_459566.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_459566.pdf).

<sup>240</sup> Parágrafo 3 do documento ILC, *Provisional Record 3-1, 105th Session, Geneva, May-June 2016: Approval of amendments to the Code of the Maritime Labour Convention, 2006, as adopted by the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Convention*, disponível online: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS\\_386795/lang-en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/events/WCMS_386795/lang-en/index.htm).

<sup>241</sup> Parágrafo 3 do documento ILC, *Provisional Record 3-1*.

Após aprovação pela CIT, tanto as emenda propostas em 2014, como em 2016, os Membros que tenham ratificado a CTM são notificados para expressar o desacordo formal com as emendas, num prazo de dois anos a contar da data da notificação, sendo que as emendas entrarão em vigor seis meses após os dois anos concedido aos Membros, a não ser que mais de quarenta por cento dos Estados que ratificaram a CTM, e que cumulativamente representem pelo menos quarenta por cento da tonelagem mundial, tenham expressado o seu desacordo formal. As emendas não serão aplicáveis aos Membros que tenham expressado o desacordo formal em tempo, contudo, após a aprovação das emendas, a CTM só poderá ser ratificada na versão emendada.

## VII. Conclusões

1. Os direitos humanos, por contraposição aos direitos fundamentais, englobam situações jurídicas que valendo para todos os povos e sendo comum a todos os homens, e tendo por isso uma validade pelo menos moral, resultam da condição do homem e que o Direito Internacional reconhece.

2. O direito ao trabalho e às condições dignas de trabalho é um direito eminentemente social, porquanto depende de condições sociais, económicas ou até políticas para serem efetivados.

3. A compartimentação dos direitos humanos ignora o postulado do sistema universal da indivisibilidade dos direitos humanos.

4. Em navios que arvoram bandeiras de países que não exercem efetivo controlo e jurisdição em relação a eles, tal como requer o Direito Internacional, os marítimos têm não raras vezes de trabalhar em condições inaceitáveis. Tornando-se imprescindíveis normas internacionais efetivas, a implementar a nível nacional.

5. Na generalidade dos ordenamentos jurídicos, o navio é classificado como um bem móvel, sujeito a registo, o qual permite identificar o navio, através de seis elementos individualizadores: tipo, nome, número IMO, arqueação, porto de registo e nacionalidade.

6. Em consequência da atribuição do direito de arvorar pavilhão pelo registo, cada Estado deve exercer de modo efetivo a sua jurisdição e o seu controlo em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios autorizados, encontrando-se navio e respetiva tripulação sujeitos à jurisdição e ao ordenamento jurídico da sua bandeira, competente para questões laborais, civis e penais, e determinante na definição do foro internacionalmente competente em caso de litígio que envolva o navio.

7. O princípio da exclusividade do pavilhão não é absoluto, já que cada Estado goza de um “poder de polícia”, traduzido numa espécie de “jurisdição concorrente”, em condições limitadas, verificados determinados pressupostos.

8. A nacionalidade do navio consubstancia-se igualmente na noção de vínculo substancial (*genuine link*), traduzido no nexo de ligação existente entre Estados e navio, segundo critérios que variam de acordo com os diversos ordenamentos jurídicos
9. Ter uma nacionalidade significa, sobretudo, submeter-se às condições que o Estado de bandeira impõe para a atribuição e a manutenção do seu pavilhão, comportando vantagens e desvantagens, benefícios e custos, direitos e deveres
10. Um registo aberto caracteriza-se essencialmente por admitir o registo de qualquer navio, independentemente da nacionalidade do seu proprietário.
11. A busca de regimes mais vantajosos por parte dos armadores levou a que alguns Estados tivessem criado registos de navios extremamente atraentes pelos seus baixos custos, pelas reduzidas exigências de segurança jurídica, por inferiores *standards* de segurança da navegação ou ainda pelo escasso controlo exercido sobre a atividade exercida pelos navios aí registados, proliferando as bandeiras de conveniência.
12. A importância dos problemas laborais e da necessidade de os enfrentar à escala mundial, com base numa cooperação internacional organizada num quadro institucional adequado, culminou na criação da OIT, em 1919.
13. O sucesso da OIT deve-se, entre outros aspetos: i) ao princípio do tripartismo; ii) à adoção de Convenções e Recomendações internacionais, posteriormente submetidas às autoridades nacionais; iii) ao sistema de inspeção que assegura o cumprimento das normas e regulamentos emanados da organização; e iv) à colaboração entre organismos internacionais com o intuito de garantir que as políticas económicas e financeiras contribuem para o progresso social e bem-estar.
14. As especificidades do trabalho dos marítimos, levou à constatação de que o trabalho normal das indústrias e o trabalho a bordo não poderiam ser regulados da mesma forma, estabelecendo-se que as questões relativas ao mínimo de regalias a assegurar aos marítimos seriam objeto de uma sessão especial da Conferência Geral, reservada ao trabalho marítimo.

15. As Conferências marítimas regem-se pelo mesmo regulamento das sessões ordinárias, com a única diferença de não procederem ao controlo da aplicação das normas: a apreciação dos casos mais complexos de incumprimento de normas marítimas realizada em conjunto com a das restantes convenções, no âmbito das sessões normais da CIT.

16. Questões como a representação dos interesses marítimos e a composição das delegações não governamentais às sessões marítimas da CIT, levaram o Conselho de Administração a recorrer à fórmula das Conferências Técnicas Preparatórias, permitindo-lhe convocar apenas os países interessados nas questões de ordem marítima e colmatando ainda o problema da dupla discussão dos instrumentos marítimos.

17. A CTM pretende um triplo objetivo: o estabelecimento de um conjunto sólido de princípios e direitos, dotar os Estados membros de uma considerável flexibilidade na forma de aplicar os princípios e direitos que prevê, e garantir que o cumprimento e a aplicação dos princípios e direitos são realizados de forma adequada.

18. Os debates realizados em sede do Grupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível sobre as Normas de Direito Marítimo e da Conferência Técnica Marítima Preparatória, de acordo com uma estrutura de conciliação de múltiplos grupos de trabalho, permitiram discussões aprofundadas bem como a análise de inúmeros temas.

19. A CTM foi discutida e aprovada na 94.<sup>a</sup> sessão (marítima) da Conferência Internacional do Trabalho, em fevereiro de 2006, traduzindo o acordo entre armadores, marítimos e governos relativos a todos os elementos necessários para alcançar o “trabalho decente” para os trabalhadores marítimos

20. No que concerne à sua estrutura interna, a CTM apresenta várias particularidades que justificaram a inclusão de uma nota explicativa, que não faz parte da Convenção, mas que esclarece a utilização da Convenção.

21. A CTM integra várias partes, cada qual com disposições de diversos níveis de obrigatoriedade.

22. As duas primeiras partes são constituídas pelos Artigos e pelas Regras, onde se estabelecem os direitos e princípios fundamentais, assim como as obrigações básicas dos Membros que ratificarem a Convenção.

23. O Código corresponde à terceira parte, nele figurando as disposições mais técnicas para a aplicação das Regras, incluindo dois tipos de disposições: as Normas (parte A), obrigatórias e os Princípios Orientadores (parte B), dispositivas.

24. Relativamente ao seu conteúdo, as Regras e o Código organizam-se em torno de cinco temas: i) requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios, ii) condições de trabalho, iii) alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa, iv) proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social, e v) cumprimento e aplicação.

25. A CTM implementou um procedimento mais célere de atualização do texto da Convenção, tendo em conta os avanços, nomeadamente tecnológicos do setor marítimo.

26. Para concretizar o objetivo de obter o maior número de ratificações possível, dotou-se a CTM de cláusulas de flexibilidade, sem que se prejudicasse o grau de efetividade e de proteção pretendido sobretudo pelos representantes dos trabalhadores marítimos.

27. A especificidade do título 5 manifesta-se na impossibilidade de aplicação das disposições da respetiva Parte A do Código através de disposições equivalentes no conjunto àquelas disposições da Parte A do Código.

28. A responsabilidade pelo controlo da conformidade dos navios com as normas internacionais de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios incumbe, em primeiro lugar, ao Estado de bandeira.

29. Para além da inspeção, ao Estado da bandeira incumbe também a emissão do Certificado de Trabalho Marítimo.

30. O Estado de bandeira deve promover a existência a bordo dos navios que arvoram a respetiva bandeira de procedimentos que permitam um tratamento justo, eficaz e célere de quaisquer queixas apresentadas por um marítimo

31. Como segunda linha de defesa contra os navios que não obedecem às normas internacionais, surgiu a necessidade de existir um outro nível de controlo da conformidade com as normas internacionais de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios, sendo este assegurado pelo Estado do porto.

32. O principal objetivo do *port state control* é garantir que o transporte marítimo internacional é realizado em cumprimento das normas das convenções internacionais sobre segurança nos navios, condições de vida e de trabalho das tripulações e proteção do ambiente marinho.

33. A inspeção inicial levada a cabo pelo Estado do porto limita-se ao exame do Certificado e da Declaração de Conformidade de Trabalho Marítimo.

34. Se existirem motivos fortes para crer que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão conformes as prescrições da CTM, ou motivos razoáveis para julgar que o navio mudou de bandeira para não cumprir as obrigações a que está adstrito, ou na sequência de uma queixa, o funcionário do Estado do porto procederá a uma inspeção mais aprofundada.

35. Sobre as responsabilidades do Estado fornecedor de mão-de-obra, a CTM estabelece obrigações de cumprimento relativamente à aplicação das prescrições da Convenção sobre o recrutamento, colocação e proteção em matéria de segurança social dos marítimos seus nacionais, residentes ou das pessoas domiciliadas no respetivo território, de acordo com os requisitos detalhados no Código

36. Desde a data da sua entrada em vigor, a CTM já teve oportunidade de demonstrar que é de facto um instrumento internacional vivo, evoluindo a par com o setor de atividade que pretende regular, nomeadamente com as emendas ao Código adotadas pela (CTE) e aprovadas pela CIT em 2014 e 2016.

## Bibliografía

ABELLA, Luz Baz (2015), “El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, datos sobre su aplicación: especial mención a los puertos españoles”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo.

ALBERTOS, Sara Ruano (2009), “El Convenio sobre el Trabajo Marítimo: Requisitos para Trabajar a Bordo de Buques”, *Revista del Ministério de Trabajo e Inmigración*, n.º 82, pp. 125-158, Madrid.

ALEXANDRINO, José de Melo (2015), *Direitos Fundamentais – Introdução Geral*, 2.ª ed., Principia.

\_\_\_\_\_ (2011), *A indivisibilidade dos direitos do homem à luz da dogmática constitucional*, in *O Discurso dos Direitos*, Coimbra Ed..

\_\_\_\_\_, *Hermenêutica dos direitos humanos*, in *O Discurso dos Direitos*, Coimbra Ed..

ARGIROFFO, E. (1974), *Flags of Convenience and Substandard Vessels: A Review of the ILO's Approach to the Problem*. *International Labour Review*, 110, 437-453.

BARRETO, Ireneu Cabral (2011), *A Convenção Europeia dos Direitos do Homem*, Coimbra Editora, Coimbra.

BASURKO, Olga Fotinopoulou (2009), “El Convenio Refundido sobre Trabajo Marítimo y el Abandono de Marineros en Puertos Extranjeros”, *Revista del Ministério de Trabajo e Inmigración*, n.º 82, pp. 219-244, Madrid.

BLOOR M., PENTSOV D., LEVI M., HORLICK-JONES T. (2004), “Problems of Global Governance of Seafarers' Health and Safety”. Seafarers International Research Centre. Disponible em: <http://www.sirc.cf.ac.uk/uploads/publications/ProblemsGlobalGovernance.pdf>

BÖHM-AMOLLY, Alexandra von (2012), “Registo de Navios”, in II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, 11 e 12 de Nov. 2010, Coord. Januário Costa Gomes, Almedina, Coimbra.

BOLLÉ, Patrick (2006), *The ILO's new Convention on maritime labour: An innovative instrument*. International Labour Review, vol. 145: pp. 135–142.

BOTO, José María Miranda (2009), “El trabajo en el mar en la jurisprudencia comunitaria”, Revista del Ministério de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pp. 417-434, Madrid.

Bureau Internacional do Trabalho (2006), *As Regras do Jogo: Uma Breve Introdução às Normas Internacionais do Trabalho*, Gabinete de Estratégia e Planeamento, GEP/MTSS, Ed. Rev., Lisboa.

CAMPOS, João Mota de (2010), *Organizações Internacionais – Teoria Geral. Estudo Monográfico das Principais Organizações Internacionais de que Portugal é Membro*, 4.ª ed., rev. e act. – Coimbra, Coimbra Editora – Wolters Kluwer.

CHARBONNEAU, Alexandre (2009), “Bienestar de los marinos: el procedimiento para la interposición de quejas en tierra”, Revista del Ministério de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pp. 357-382, Madrid.

CHAUMETTE, Patrick (2009), “El Convenio sobre el Trabajo Marítimo, Cuarto Pilar del Derecho Marítimo”, Revista del Ministério de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pp. 65-76, Madrid.

CHRISTODOULOS-VAROTSI, Iliana; PENTSOV, Dmitry A. (2008), *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Springer.

CORDEIRO, António Menezes (2012), “Da Natureza Jurídica do Navio”, in II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo, 11 e 12 de Nov. 2010, Coord. Januário Costa Gomes, Almedina, Coimbra.

DOUMBIA-HENRY, C.; Devlin, D.; MCCONNELL, M. L. (2006) “The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidates Seafarers’ Labour Instruments”, 10 *ASIL Insight* 23 (Set.

13, 2006). Disponível em: <https://www.asil.org/insights/volume/10/issue/23/maritime-labour-convention-2006-consolidates-seafarers-labour>.

GINER, María Ángeles Burgos (2009), "La Regulación del Salario en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo", Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pp. 189-217, Madrid.

GOMES, Manuel Januário da Costa (2005), *O Ensino do Direito Marítimo. O Soltar das Amarras do Direito da Navegação Marítima*, Almedina, Coimbra, pág. 157- 175.

GOLD, Edgar (2008), "Commentary: The Fair Treatment of Seafarers: An Update on International Developments.", *MarStudies* 16; *160 Maritime Studies* 15.

GUILLÉN, Nyxkhary Ardila (2009), "El Rol de Panamá frente al Convenio sobre el Trabajo Marítimo", Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración, n.º 82, pp. 29-38, Madrid.

ILO (2001), *The Impact on Seafarers' Living and Working Conditions of Change in the Structure of the Shipping Industry*. JMC/29/2001/3, Geneva.

ILO, Office of the Director-General (2006); *A new "bill of rights" for the maritime sector: A model for fair globalization*; Geneva: ILO. Disponível em: <http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2006/434599.pdf>.

ILO (2009); *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*; Geneva: ILO. Disponível em <http://labordoc.ilo.org/record/409412?ln=en>.

ILO (2009); *Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*; Geneva: ILO. Disponível em: [http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2009/109B09\\_15\\_engl.pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2009/109B09_15_engl.pdf).

ILO (2012); *Handbook: Guidance on Implementing the Maritime Labour Convention, 2006 and Social Security for Seafarers*; Geneva: ILO. Disponível em: [http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2012/112B09\\_2\\_engl.pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2012/112B09_2_engl.pdf).

ILO (2012); *Handbook: Guidance on Implementing the Maritime Labour Convention, 2006 – Model Nation Provisions*; Geneva: ILO. Disponível em [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_170389.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_170389.pdf).

ILO (2014), *Rules of the Game: A Brief Introduction to International Labour Standards*, 3.ª Ed. Rev, ILO, Geneva.

International Labour Standards Department (2015), *Maritime Labour Convention, 2006. Frequently Asked Questions (FAQ) –Online revised Edition*. Geneva: ILO. Disponível em: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_237451.pdf#page=1](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_237451.pdf#page=1)

LILLIE, Nathan (2008), “The ILO Maritime Labour Convention, 2006: A new paradigm for global labour rights implementation”, in K. Papadakis (ed.): *Cross-border social dialogue and agréments: An emerging global industrial relations framework?* (Geneva, ILO), pp. 191-209.

MANTEROLA, Jon Azkue (2009), “Convenio Marítimo 2006: Mucho Más que un Convenio para los Trabajadores de la mar”, *Revista del Ministério de Trabajo e Imigración*, n.º 82, pp. 39-44, Madrid.

MARTINS, Ana Maria Guerra (2011), *Direito Internacional dos Direitos Humanos*, Almedina, Coimbra.

MARTINS, Eliane M. Octaviano (2008), *Curso de Direito Marítimo*, Vol. 1, 3.ª Ed., Manole, São Paulo.

MEDEIROS, Rui (2010), *Direitos, Liberdades e Garantias e Direitos Sociais: entre a Unidade e a Diversidade*, in *Estudos em Homenagem ao Professor Doutor Sérvulo Correia*, Vol. I, Coimbra Ed..

MIRANDA, Jorge (2012), *Direito Internacional Público*, 5.ª Ed., Principia, Cascais.

\_\_\_\_\_, (2012) *Manual de Direito Constitucional*, Tomo IV, 9.ª edição, Coimbra Editora.

NAVARRO, Cristina Sánchez-Rodas (2009), “El Convenio sobre el Trabajo Marítimo y el Derecho Comunitario”, *Revista del Ministério de Trabajo e Imigración*, n.º 82, pp. 45-64, Madrid.

NAVARRO, Francisco Arnau (2009), “Trabajo Decente en el Transporte Marítimo”, *Revista del Ministério de Trabajo e Imigración*, n.º 82, pp. 17-28, Madrid.

NEVES, Ana Fernanda (Dez. 2013), “Notas sobre a Disciplina pelo Direito da União Europeia do Trabalho Marítimo” *in* Vinte Anos de Questões Laborais, n.º 42 (Especial fora da colecção da revista), Coimbra, Coimbra Editora.

NINET, José Ignacio García (2009), “Horas de Trabajo y Descanso en el Trabajo en el Mar”, *Revista del Ministério de Trabajo e Imigración*, n.º 82, pp. 245-290, Madrid.

Organização Internacional do Trabalho (2012), *Manual de Procedimentos Relativos às Convenções e Recomendações Internacionais do Trabalho*, Gabinete de Estratégia e Planeamento, GEP/MTSS, Ed. Rev., Lisboa.

PACETI, Maria Teresa; CAETANO, Maria Liseta (1998), *O Direito Marítimo da OIT e a sua Influência na Ordem Jurídica Portuguesa*. Lisboa: MTS.CICT.

PALACIO, María Arántzazu Vicente (2015), “Garantías financieras para la repatriación en caso de abandono de gente de mar: las enmiendas al Convenio de Trabajo Marítimo (2006) y sus consecuencias para España y la Unión Europea”, *in* *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo.

\_\_\_\_\_ (2009), “Obligaciones y responsabilidades en materia de repatriación: grado de adecuación de la normativa española a las previsiones del CTM (2006)”, *Revista del Ministério de Trabajo e Imigración*, n.º 82, pp. 291-340, Madrid.

PASTOR, Immaculada Ballester (2009), “La Contratación y Colocación de la Gente del Mar en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo”, *Revista del Ministério de Trabajo e Imigración*, n.º 82, pp. 165-188, Madrid.

PENTSOV, D.A. (2001), *Seafarers. ILO, International Labour Standards: A Global Approach*. ILO, Geneva, 505-571. Disponível em: <http://www.ilo.org/public/english/standards/norm/download/resources/globale.pdf>

PINHEIRO, Luís de Lima (2011), “O Navio em Direito Internacional”, in Separata da Revista da Ordem dos Advogados, ano 71, II – Lisboa, Abril-Junho de 2011, pág. 447-476.

PINIELLA, Francisco (2015), “El Convenio Internacional del Trabajo Marítimo: análisis de un año de inspecciones en el MoU de París”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo, pp. 187-202.

\_\_\_\_\_ (Março, 2013), “Who will give effect to the ILO’s Maritime Labour Convention, 2006?”, *International Labour Review*, Vol. 152, n.º 1, pp. 59-83, Geneva.

POLITAKIS, George P. (2013), “Bringing the Human Element to the Forefront: the ILO’s Maritime Labour Convention, 2006 ready to sail”, Springer.

RODGERS, Gerry; LEE, Eddy; DAELE, Jasmien Van, (2009), *The International Labour Organization and the Quest for Social Justice, 1919-2009*, ILO, Geneva.

RODRÍGUEZ, Rodríguez Emma (2015), “Las vacaciones de los trabajadores del mar tras la regulación de Convenio del Trabajo Marítimo”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo.

ROTHWELL, Donald R.; STEPHENS, Tim (2010), *The International Law of the Sea*, Oxford and Portland, Oregon, Hart Publishing.

SANTAMARÍA, Francisca Bernal (2015), “La especial Vulnerabilidad de la Gente de Mar Abandonada en un Puerto Extrajero bajo un Escenario Globalizado”, in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo.

SERNA, Paula de la Villa de la (2009), "Convenio de la Organización Internacional de Trabajo sobre el Trabajo Marítimo, 2006: ratificación y vigencia. Texto normativo", *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, n.º 82, pp. 397-413, Madrid.

TREBILCOCK, Anne (2010), "The Maritime Labour Convention 2006: Breathing Life into Art. 94 of UNCLOS", *LOS Reports*, Vol. 1, Law of the Sea Interest Group American Society of International Law.

TRINDADE, Antônio Carlos Cançado (2009), *El derecho internacional de los derechos humanos en el siglo XXI*, Ed. Jurídica de las Américas, México D.F.

VÁSQUEZ, Xosé Manuel Carril (2009), "El derecho a la atención médica y la protección de Seguridad Social y las responsabilidades exigibles al armador por enfermedad, lesiones y muerte por causas laborales de la gente de mar en el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006", *Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración*, n.º 82, pp. 383-393, Madrid.

\_\_\_\_\_ (2001), "Aspectos Laborales y de Seguridad Social de los Pabellones de Conveniencia.", in *Revista Española de Derecho del Trabajo*, n.º 108, Nov.-Diz., Civitas, pág. 909-927.

VICTORIA, Ignacio Camós (2015), "Las Condiciones Laborales y los Derechos Sociales de la Gente de Mar", in *El Trabajo en el Mar: Los Nuevos Escenarios Jurídico-Marítimos*, coord. Jaime Cabeza Pereiro e Emma Rodríguez Rodríguez, 1.ª ed., Bomarzo.

WHITLOW, Jon; SUBASINGHE, Ruwan (2015), "The Maritime Labour Convention, 2006: A model for other industries?" in *International Journal of Labour Research: Decent Work in Global Chains*, vol. 7, issue 1-2 (Geneva, ILO), pp. 117-132.

WISWALL, F. L. Jr. (1970), "The ILO at Sea", *Cornell International Law Journal*: Vol. 3: Iss. 2, Article 5.

YANINI, Margarita Miñarro (2009), "Acerca de las Disposiciones sobre Niveles de Dotación y Protección de la Seguridad y Salud a Bordo de Buques Contenidas en el

Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo 2006”, Revista del Ministério de Trabajo e Imigración, n.º 82, pp. 341-355, Madrid.

**Links da Internet consultados:**

- <http://www.presidency.ucsb.edu/ws/index.php?pid=16037>
- [http://www.nobelprize.org/nobel\\_prizes/peace/laureates/1969/press.html](http://www.nobelprize.org/nobel_prizes/peace/laureates/1969/press.html)

Organização Internacional do Trabalho:

- <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>
- [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/WCMS\\_153447/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/WCMS_153447/lang--en/index.htm)
- <http://www.ilo.org>
- <http://www.ilo.org/public/english/standards/norm/download/resources/doumbiaart>
- <http://www.ilo.org/public/english/region/asro/tokyo/standards/2006interview.htm>
- [http://www.ilo.org/public/english/bureau/inf/features/06/marit\\_qaa.htm](http://www.ilo.org/public/english/bureau/inf/features/06/marit_qaa.htm)

Organização Marítima Internacional:

- <http://www.imo.org/EN/Pages/Default.aspx>
- [http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic\\_id=3](http://www.imo.org/About/mainframe.asp?topic_id=3)
- <http://www/imo/org>
- [http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic\\_id=62](http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=62)
- [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=651&topic\\_id=257](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=651&topic_id=257)
- [http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc\\_id=651&topic\\_id=257](http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?doc_id=651&topic_id=257)

Acordos de Entendimento Regionais (MoU's):

- <http://www.parismou.org>.
- <http://www.tokyo-mou.org/>

- <http://www.caribbeanmou.org/>
- <http://www.medmou.org/>
- <http://www.iomou.org/>
- <http://www.bsmou.org/>
- <http://www.marineafri.com/work1/mou/default.htm>
- <http://www.tokyo-mou.org/>

União Europeia:

- <http://emsa.europa.eu>

Seafarers' International Research Centre:

- <http://www.sirc.cf.ac.uk>

Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos:

- <http://www.dgrm.mam.gov.pt>
- [http://www.dgrm.mam.gov.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&actualmenu=2018573&selectedmenu=2018573&xpgid=genericPageV2&conteudoDetalhe\\_v2=3627629](http://www.dgrm.mam.gov.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&actualmenu=2018573&selectedmenu=2018573&xpgid=genericPageV2&conteudoDetalhe_v2=3627629)
- [http://www.dgrm.min-agricultura.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&xpgid=genericPageV2&conteudoDetalhe\\_v2=3653611](http://www.dgrm.min-agricultura.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&xpgid=genericPageV2&conteudoDetalhe_v2=3653611)