

**Terça-feira, 31 de Dezembro de 2013**

**I Série**  
**Número 72**



# BOLETIM OFICIAL



## ÍNDICE

### ASSEMBLEIA NACIONAL:

#### Lei nº 53/VIII/2013

Aprova a alteração das taxas de direitos aduaneiros correspondente ao ano de 2014 ..... 2424

#### Resolução nº 89/VIII/2013:

Aprova o Orçamento Privativo da Assembleia Nacional para o ano económico de 2014, constante dos anexos à presente Resolução. .... 2432

#### Resolução nº 90/VIII/2013:

Designando Deputados para integrarem a Comissões Especializadas. .... 2439

#### Resolução nº 91/VIII/2013:

Designando os Deputados para integrar, a Assembleia Parlamentar da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). .... 2439

#### Resolução nº 92/VIII/2013:

Designando os Deputados para integrar o Parlamento Pan-Africano. .... 2439

#### Resolução nº 93/VIII/2013:

Aprova, para ratificação, a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 - Maritime Labour Convention, (MLC/2006). .... 2439

#### Resolução nº 94/VIII/2013:

Eleito o Cidadão António do Espírito Santo Fonseca para desempenhar o cargo de Provedor de Justiça. .... 2562

# ASSEMBLEIA NACIONAL:

## Lei nº 53/VIII/2013

de 31 de Dezembro

Por mandato do Povo, a Assembleia Nacional decreta, nos termos da alínea b) do artigo 175º da Constituição, o seguinte:

### Artigo 1.º

#### Redução de algumas taxas de direitos aduaneiros

1. São alteradas, nos termos da Lista anexa à presente Lei, da qual faz parte integrante, as taxas de direitos aduaneiros estabelecidas de acordo com os compromissos assumidos por Cabo Verde através da Lista CLXI, anexa ao Protocolo de adesão de Cabo Verde à Organização Mundial do Comércio, aprovado pela Resolução n.º 73/VII/2008, de 19 de Junho e rectificada pela Resolução n.º 99/VII/2009, de 11 de Maio, correspondentes ao ano 2014.

2. As taxas de direitos aduaneiros constantes da lista anexa resultam da aplicação da redução anual.

### Artigo 2.º

#### Entrada em vigor

A presente Lei entra em vigor em 1 de Janeiro de 2014.

Aprovada em 12 de Dezembro de 2013.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Basílio Mosso Ramos*.

Promulgada em 31 de Dezembro de 2013.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA.

Assinada em 31 de Dezembro de 2013.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Basílio Mosso Ramos*.

## ANEXO

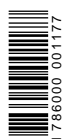
### LISTA DAS TAXAS DOS DIREITOS DE IMPORTAÇÃO

A VIGORAREM A PARTIR DE 01 DE JANEIRO DE 2014

	Código	Nac	Designação das mercadorias	DI 2014
	39.18		Revestimentos de pavimentos, de plásticos, mesmo	
			auto-adesivos, em rolos ou em forma de ladrilhos ou	
			de mosaicos; revestimentos de paredes ou de tectos, de	
			plásticos, definidos na Nota 9 do presente Capítulo.	
	3918.10.00	00	- De polímeros de cloreto de vinilo	8
	3918.90.00	00	- De outros plásticos	8
			Outras obras de vidro:	
ex	7020.00.00	10	- - - - Ampolas de vidro para garrafas térmicas ou para outros	5
			recipientes isotérmicos, cujo isolamento seja assegurado	
	84.69		Máquinas de escrever, excepto as impressoras da	
			posição 84.43; máquinas para o tratamento de textos.	
ex	8469.00.00	20	- - - - Máquinas de tratamento de textos	8

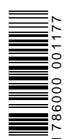
I SÉRIE — Nº 72 «B. O.» DA REPÚBLICA DE CABO VERDE — 31 DE DEZEMBRO DE 2013 2425

8470.10.00	00	- Calculadoras electrónicas capazes de funcionar sem	8
		fonte externa de energia eléctrica e máquinas de	
		bolso com função de cálculo incorporado que	
		permitem gravar, reproduzir e visualizar informações	
		- Outras máquinas de calcular, electrónicas:	
8470.21.00	00	- - Com dispositivo impressor incorporado	8
8470.29.00	00	- - Outras	8
8470.30.00	00	- Outras máquinas de calcular	8
8470.50.00	00	- Caixas registadoras	8
8470.90.00	00	- Outras	8
8471.30.00	00	- Máquinas automáticas digitais para processamento de	1
		dados, portáteis, de peso não superior a 10Kgs, com	
		pelo menos uma unidade central de processamento, um	
		teclado e um ecrã	
		- Outras máquinas automáticas para	
		processamento de dados:	
8471.41.00	00	- - Que contenham, no mesmo corpo, pelo menos uma unidade	1
		central de processamento e, mesmo combinadas, uma unidade	
		de entrada e uma unidade de saída	
8471.49.00	00	- - Outras, apresentadas sob a forma de sistemas	1
8471.50.00	00	- Unidades de processamento digitais, excepto as das	1
		subposições 8471.41 ou 8471.49, podendo conter, no	
		mesmo corpo, um ou dois dos seguintes tipos de	
		unidades: unidade de memória, unidade de entrada e	
		unidade de saída	
8471.60.00	00	- Unidades de entrada ou de saída, podendo comportar,	1
		no mesmo corpo, unidades de memória	
8471.70.00	00	- Unidades de memória	1
8471.80.00	00	- Outras unidades de máquinas automáticas de	1
		processamento de dados	



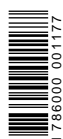
2426 I SÉRIE — Nº 72 «B. O.» DA REPÚBLICA DE CABO VERDE — 31 DE DEZEMBRO DE 2013

	8471.90.00	00	- Outras	1
			- Outras:	
ex	8472.90.00	10	- - - - Máquinas do tipo das utilizadas em caixas de banco	4
			- Partes e acessórios, das máquinas da posição 8470:	
	8473.21.00	00	- - Das calculadoras electrónicas das subposições	3
			847010, 847021 ou 847029	
	8473.29.00	00	- - Outros	3
	8473.30.00	00	- Partes e acessórios, das máquinas da posição 8471	3
	8473.50.00	00	- Partes e acessórios que podem ser utilizados	3
			indiferentemente com as máquinas ou aparelhos	
			compreendidos dentro dos vários nº 84.69 a 84.72	
			- Conversores estáticos:	
ex	8504.40.00	20	- - - - Conversores estáticos para máquinas de processamento de	1
			de dados automático e suas unidades, e aparelhos de	
			telecomunicação.	
	8517.11.00	00	- - Aparelhos telefónicos por fio com unidade	8
			auscultador-microfone sem fio	
	8517.12.00	10	- - - - Telemóveis	8
	8517.18.00	00	- - Outros	8
	8517.61.00	00	- - Estações de base	8
	8517.62.00	00	- - Aparelhos de recepção, conversão e transmissão ou	8
			regeneração de voz, imagens ou outros dados,	
			incluindo os aparelhos de comutação e	
			encaminhamento (roteamento)	
	8517.69.00	00	- - Outros	8
	8517.70.00	00	- Partes	8
			- Microfones e seus suportes :	
ex	8518.10.00	20	- - - - Microfones com frequência entre 300 Hz a 3,4 KHz e com diâmetro	12
			de 10mm ou menor e altura de 3mm ou menor, para uso em	



I SÉRIE — Nº 72 «B. O.» DA REPÚBLICA DE CABO VERDE — 31 DE DEZEMBRO DE 2013 2427

			telecomunicação	
			- - Outros :	
ex	8518.29.00	20	- - - - Alto-falantes, sem caixa, com frequência entre 300 Hz a 3,4 KHz com diâmetro de 50mm ou menor para uso em telecomunicação.	12
			- Auscultadores (fones de ouvido) e auriculares (fones de ouvido), mesmo combinados com um microfone, e conjuntos ou sortidos constituídos por um microfone e um ou mais altifalantes (alto-falantes):	
ex	8518.30.00	20	- - - - Auscultar combinado com microfone para telefone fixo.	12
			- Amplificadores eléctricos de audiofrequência :	
ex	8518.40.00	20	- - - - Amplificadores eléctricos quando usados como repetidores na linha de produtos telefónicos	12
			- Partes :	
ex	8518.90.00	10	- - - - Partes de amplificadores eléctricos quando usados como repetidores na linha de produtos telefónicos	12
	8519.50.00	00	- Atendedores telefónicos (secretárias electrónicas*)	12
			- Suportes com semicondutor:	
			- - Dispositivos de armazenamento de dados, não volátil, à base de semicondutores:	
ex	8523.51.00	10	- - - - Não gravados, para reprodução de fenómenos, excepto som ou imagem; para reprodução de representações de instruções, dados, som, e imagem gravados em forma binária possível de ser lida por máquina, e capaz de ser manipulada ou fornecer interatividade para o usuário, por meio de uma máquina de processamento de dados automática; suporte para dispositivos de armazenamentos de formato registrado	12
			- - Cartões inteligentes:	
ex	8523.52.00	10	- - - - Com um circuito electrónico integrado	6
			- - Outros:	



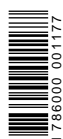
2428 I SÉRIE — Nº 72 «B. O.» DA REPÚBLICA DE CABO VERDE — 31 DE DEZEMBRO DE 2013

ex	8523.59.00	10	- - - - Cartões e etiquetas de acionamento por aproximação;	12
			não gravados; para reprodução de fenómenos, excepto	
			som ou imagem; para reprodução de representações	
			de instruções, dados, som, e imagem gravados em	
			forma binária possível de ser lida por máquina,	
			e capaz de ser manipulada ou fornecer interatividade	
			para o usuário, por meio de uma máquina de	
			processamento de dados automática; suporte	
			para dispositivos de armazenamentos de formato	
			registrado	
	8525.60.00	00	- Aparelhos emissores (transmissores) incorporando	12
			um aparelho receptor	
			- Câmaras de televisão, aparelhos fotográficos digitais	
			e câmaras de vídeo :	
ex	8525.80.00	10	- - - - Câmaras de vídeo digitais de imagem fixa	12
	8528.41.00	00	- - Dos tipos exclusiva ou principalmente utilizados num	5
			sistema automático para processamento de dados da	
			posição 84.71	
	8528.51.00	00	- - Dos tipos exclusiva ou principalmente utilizados num	5
			sistema automático para processamento de dados da	
			posição 84.71	
	8528.61.00	00	- - Dos tipos exclusiva ou principalmente utilizados num	5
			sistema automática para processamento de dados da	
			posição 84.71	
			- - Outros :	
ex	8528.69.00	10	- - - - Monitor de tela plana de projeção usados com máquinas de	8
			processamento de dados automático que podem exibir	
			informação digital gerada pela unidade de processamento central	
			- - - Outros:	
ex	8528.71.19	10	- - - - Caixas que têm uma função de comunicação: um aparelho	8
			microprocessador com modem para acesso à internet, e com	
			função de troca de informação interativa	



I SÉRIE — Nº 72 «B. O.» DA REPÚBLICA DE CABO VERDE — 31 DE DEZEMBRO DE 2013 2429

			- Antenas e reflectores de antenas de qualquer tipo; partes	
			reconhecíveis como de utilização conjunta com esses	
			artefactos:	
ex	8529.10.00	20	- - - - Antenas e reflectors de antenas usadas para radiotelefonia e	8
			radiotelegrafia	
ex	8529.10.00	30	- - - - Aparelho de alerta eletrónico ("pager"), e suas partes	8
			- Outras :	
ex	8529.90.00	20	- - - - Partes de: aparelhos de transmissão com aparelho de recepção	8
			e câmaras de video digitais de imagem fixa	
ex	8529.90.00	30	- - - - Aparelho de alerta eletrónico ("pager"), e suas partes	8
ex	8529.90.00	40	- - - - Partes e acessórios das máquinas da posição 84.71	8
	8532.10.00	00	- Condensadores fixos concebidos para linhas eléctricas	4
			de 50/60 Hz e capazes de absorver uma potência	
			reactiva igual ou superior a 0,5 Kvar (condensadores de	
			potência)	
	8532.21.00	00	- - De tântalo	4
	8532.22.00	00	- - Electrolíticos de alumínio	4
	8532.23.00	00	- - Com dieléctrico de cerâmica, de uma só camada	4
	8532.24.00	00	- - Com dieléctrico de cerâmica, de camadas múltiplas	4
	8532.25.00	00	- - Com dieléctrico de papel ou de matéria plástica	4
	8532.29.00	00	- - Outros	4
	8532.30.00	00	- Condensadores variáveis ou ajustáveis	4
	8532.90.00	00	- Partes	4
	8533.10.00	00	- Resistências fixas de carbono, aglomeradas ou de	4
			camada	
			- Outras resistências fixas:	
	8533.21.00	00	- - Para potência não superior a 20 W	4
	8533.29.00	00	- - Outras	4
			- Resistências variáveis bobinadas (incluídos os reóstatos	
			e os potenciómetros):	



1786000 001177

2430 I SÉRIE — Nº 72 «B. O.» DA REPÚBLICA DE CABO VERDE — 31 DE DEZEMBRO DE 2013

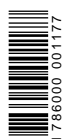
	8533.31.00	00	- - Para potência não superior a 20 W	4
	8533.39.00	00	- - Outras	4
	8533.40.00	00	- Outras resistências variáveis (incluídos os reóstatos e os potenciómetros)	4
	8533.90.00	00	- Partes	4
	8534.00.00	00	Circuitos impressos	4
			- Outros interruptores, seccionadores e comutadores :	
ex	8536.50.00	10	- - - - - Interruptores eletrónicos de corrente alternada com circuitos de entrada e saída acoplados óticamente (interruptores de corrente tristor alternada)	4
ex	8536.50.00	20	- - - - - Interruptores eletrónicos, incluindo interruptores eletrónicos à prova de temperatura, constituídos por transistor e chip lógico (“chip-on-chip technology”) para uma voltagem de até 1000 volts	4
ex	8536.50.00	30	- - - - - Interruptores eletromecânicos acionados por estalo para corrente de até 11 amps	4
			- - Outros :	
ex	8536.69.00	10	- - - - - Plugues e tomadas para cabos co-axiais e circuitos impressos	4
			- Outros aparelhos:	
ex	8536.90.00	10	- - - - - Conectores para cabos e fios	4
ex	8536.90.00	20	- - - - - Testadores de circuitos integrados	4
	8541.10.00	00	- Díodos, excepto fotodíodos e díodos emissores de luz	4
			- Transístores, excepto fototransístores:	
	8541.21.00	00	- - Com capacidade de dissipação inferior a 1 W	4
	8541.29.00	00	- - Outros	4
	8541.30.00	00	- Tirístores, diacs e triacs, excepto dispositivos fotossensíveis	4
			- Dispositivos fotossensíveis semicondutores, incluídas as células fotovoltaicas, mesmo montadas em módulos ou em painéis; díodos emissores de luz:	
	8541.40.00	90	- - - - - Outros	4



1786000 001177

I SÉRIE — Nº 72 «B. O.» DA REPÚBLICA DE CABO VERDE — 31 DE DEZEMBRO DE 2013 2431

	8541.50.00	00	- Outros dispositivos semicondutores	4
	8541.60.00	00	- Cristais piezoeléctricos montados	4
	8541.90.00	00	- Partes	4
			- - Processadores e controladores, mesmo combinados	
			com memórias, conversores, circuitos lógicos,	
			amplificadores, circuitos temporizadores e de	
			sincronização, ou outros circuitos:	
ex	8542.31.00	10	- - - - - Circuitos integrados monolíticos e híbridos	4
			- - Memórias:	
ex	8542.32.00	10	- - - - - Circuitos integrados monolíticos e híbridos	4
	8542.33.00	00	- - Amplificadores	4
			- - Outros :	
ex	8542.39.00	10	- - - - - Circuitos integrados monolíticos e híbridos	4
	8542.90.00	00	- Partes	4
			- Outras máquinas e aparelhos :	
ex	8543.70.00	20	- - - - - Máquinas elétricas com função de dicionário ou tradução	4
			- - Munidos de peças de conexão:	
ex	8544.42.00	10	- - - - - Do tipo usado para telecomunicações	4
			- - Outros :	
ex	8544.49.00	10	- - - - - Para voltagem de até 80 V, do tipo usado para telecomunicações	4
	8544.70.00	00	- Cabos de fibras ópticas	4
			- Mesas e máquinas, de desenhar, mesmo automáticas:	
ex	9017.10.00	10	- - - - - Cartógrafos	1
			- Outros instrumentos de desenho, de traçado ou de	
			calculo:	
ex	9017.20.00	10	- - - - - Cartógrafos	1



## Resolução nº 89/VIII/2013

de 31 de Dezembro

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea m) do artigo 175º da Constituição conjugado com o artigo 6º da Lei Orgânica da Assembleia Nacional a seguinte Resolução:

### Artigo 1º

É aprovado o Orçamento Privativo da Assembleia Nacional para o ano económico de 2014, constante dos anexos à presente Resolução.

### Artigo 2º

1. O montante previsto das receitas é de 704.320.320\$ (setecentos e quatro milhões, trezentos e vinte mil, trezentos e vinte escudos).

2. O limite das despesas é fixado em igual quantia das receitas previstas no número 1, deste artigo.

### Artigo 3º

1. Fica o Presidente da Assembleia Nacional autorizado, ouvido o Conselho de Administração, a efectuar transferências de verbas entre as diferentes dotações orçamentais, para dar cobertura a eventuais despesas

não previstas que se revelarem necessárias durante o exercício do ano de 2014.

2. A Assembleia Nacional pode realizar Despesas Correntes e de Capital para além da dotação inscrita no Orçamento do Estado, desde que a sua cobertura seja proveniente de receitas de Cooperação, para o financiamento de projectos ou transferência de saldos efectivos da Conta de Gerência.

### Artigo 4º

1. No decurso do primeiro semestre não poderão ser feitos quaisquer reforços de verba.

2. Não poderão ser feitos, com referência às despesas correntes, reforços em quantitativos superiores a metade da verba a reforçar, salvo em casos excepcionais e de inadiável urgência reconhecida pelo Conselho de Administração.

### Artigo 5º

Esta Resolução entra em vigor a partir de 1 Janeiro de 2014.

Aprovada em 9 de Dezembro de 2013.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, em exercício,  
*Júlio Lopes Correia.*

## MAPA DAS RECEITAS A SEREM ARRECADADAS E DAS DESPESAS A SEREM PAGAS

### NO DECORRER DO ANO ECONÓMICO DE 2014

Designação das receitas	Montantes		Designação das despesas	Montantes	
	Parciais	Totais		Parciais	Totais
<b>RECEITAS CORRENTES</b>			<b>DESPESAS CORRENTES</b>		
Serviços Gerais	2.500.000,00		Despesas com o pessoal	375.244.964,24	
Saldo do exercício anterior	5.583.476,00		Aquisição de Bens e Serviços	3.500.000,00	
Dotação inscrita no Orçamento do Estado	671.736.843,64		Fornecimentos e Serviços externos	259.923.755,40	
			Transferências correntes	29.651.600,00	
			Outras despesas correntes	11.500.000,00	
		<b>679.820.319,64</b>			<b>679.820.319,64</b>
<b>RECEITAS DE CAPITAL</b>			<b>DESPESAS DE CAPITAL</b>		
Saldo do Exercício anterior	0,00				
Dotação inscrita no Orçamento do Estado	24.500.000,00		Imobilizações Corpóreas	24.500.000,00	
		<b>24.500.000,00</b>			<b>24.500.000,00</b>
<b>TOTAL</b>		<b>704.320.319,64</b>	<b>TOTAL</b>		<b>704.320.319,64</b>

O Presidente do Conselho de Administração, *Júlio Lopes Correia* — A Secretária-Geral, *Liberia das Dores Brito.*



1786000 001177

## Transferências Correntes

### Mapa XII

#### Transferências Diversas ao Sector Público

Descrição	Orçamento/2013	Previsão p/ Orçamento 2014
SIR - Serviços de Informação da República	4.500.000,00	4.500.000,00
Conselho da Comunicação Social	2.000.000,00	2.000.000,00
Provedor de Justiça	15.000.000,00	15.000.000,00
Redes Parlamentares	600.000,00	600.000,00
CNPD (instalação e funcionamento)	0,00	4.000.000,00
<b>Total</b>	<b>22.100.000,00</b>	<b>26.100.000,00</b>

#### Quotas a Organismos Internacionais

Descrição	Gastos em /2013	Previsão p/ Orçamento 2014
União Interparlamentar (UIP)	972.815,00	1.351.121,00
Assembleia Parlamentar da CPLP	0,00	1.500.000,00
Forum Africano de Parlamento para Educação	0,00	0,00
Assembleia Parlamentar da Francofonia	664.457,00	664.457,00
Associação dos Secretários Gerais	36.022,00	36.022,00
<b>Total</b>	<b>1.673.294,00</b>	<b>3.551.600,00</b>

#### MAPA DE DESPESAS

Código	Designação das Despesas	Dotação para 2014	Justificação
<b>DESPESAS CORRENTES</b>			
<b>02.01</b>	<b>Despesas com o pessoal</b>	<b>375.244.964,24</b>	
<b>02.01.01</b>	<b>Remunerações Certas e Permanentes</b>	<b>325.273.538,40</b>	
02.01.01.01.01	Pessoal do quadro especial	172.605.264,00	Mapa I
02.01.01.01.02	Pessoal do quadro	124.456.406,40	Mapa II
02.01.01.01.03	Pessoal contratado	7.487.868,00	Mapa III
02.01.01.02.01	Gratificação Permanentes	180.000,00	Mapa IV
02.01.01.02.02	Subsídios permanentes	19.116.000,00	Mapa IV
02.01.01.02.03	Despesas de representação	1.428.000,00	Mapa IV
<b>02.01.01.01.02</b>	<b>Abonos Variáveis e ou Eventuais</b>	<b>5.550.000,00</b>	
02.01.01.02.04	Gratificações eventuais	50.000,00	Mapa VI
02.01.01.02.05	Horas extraordinárias	3.000.000,00	
02.01.01.02.06	Alimentação e alojamento	1.500.000,00	
02.01.01.02.08	Subsídio de instalação e reintegração	1.000.000,00	Mapa VII
02.01.01.01.02.09	Remunerações Variáveis Diversas	0,00	
<b>02.01.02.01</b>	<b>Segurança Social para agentes do Estado</b>	<b>25.322.400,00</b>	
02.01.02.01.02	Encargos com a saúde	13.500.000,00	Mapa VI
02.01.02.01.03	Abono de família	422.400,00	Mapa VI
02.01.02.01.01	Contribuição para a Segurança Social	11.400.000,00	Mapa IV
02.01.02.01.04	Seguros Acidentes no Trabalho e Doenças Profissionais	0,00	
02.01.02.01.09	Encargos de Segurança Social Diversos	0,00	
<b>02.01.01.01.03</b>	<b>Dotação Provisional</b>	<b>19.099.025,84</b>	Mapa V,VI
02.01.01.03.01	Aumento Salarial	0,00	
02.01.01.03.02	Recrutamentos e Nomeações	2.306.064,00	
02.01.01.03.03	Progressões	1.263.024,00	
02.01.01.03.04	Reclassificações	0,00	
02.01.01.03.05	Reingresso e Comissões de serviços	9.898.908,00	



1786000 001177

2434 I SÉRIE — Nº 72 «B. O.» DA REPÚBLICA DE CABO VERDE — 31 DE DEZEMBRO DE 2013

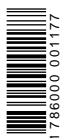
02.01.01.03.06	Promoções	932.268,00	
02.01.01.03.09	Outras Despesas com Pessoal	4.698.761,84	
<b>2,02</b>	<b><u>Aquisição de Bens e Serviços</u></b>	<b>3.500.000,00</b>	
<b>.02.02.01</b>	<b>Produtos e pequenos equipamentos</b>	<b>3.500.000,00</b>	
02.02.01.00.04	Roupa e calçado	500.000,00	
02.02.01.01.04	Material de conservação e reparação	3.000.000,00	Mapa VIII
<b>02,02,02</b>	<b><u>Aquisição de Serviços</u></b>	<b>259.923.755,40</b>	
02.02.02.00.05	Água	10.000.000,00	
02.02.02.00.06	Electricidade	22.000.000,00	
02.02.01.01.02	Combustíveis e lubrificantes	16.580.000,00	
02.02.02.00.02	Conservação e reparação de bens	4.725.000,00	
02.02.01.01.09	Outros bens	1.500.000,00	Mapa VIII
02.02.01.00.05	Material de escritório	4.000.000,00	Mapa VIII
02.02.02.00.01	Rendas e alugueres	2.000.000,00	
02.02.02.00.08	Representação dos serviços	2.000.000,00	
02.02.02.00.03	Comunicações	26.000.000,00	Mapa VI
02.08.01	Seguros	8.702.458,00	Mapa IX
02.02.02.01.00	Vigilância e segurança	7.626.749,40	Mapa X
02.02.02.03.01	Assistência Técnica	6.840.000,00	Mapa X
02.02.02.00.09	Deslocações e estadias	114.872.480,00	Mapa XI
02.02.02.01.01	Limpeza, higiene e conforto	16.334.852,00	Mapa X
02.01.01.02..07	Formação	3.000.000,00	
02.02.02.09.09	Outros serviços	9.742.216,00	Mapa VI
02,02,01,01,00	Livros e documentação técnica	2.500.000,00	
02,02,02,00,07	Publicidade e propaganda	1.500.000,00	
<b>02.06</b>	<b><u>Transferências Correntes</u></b>	<b>29.651.600,00</b>	
<b>02,06,01</b>	<b>Transferências ao Sector Públicas</b>	<b>26.100.000,00</b>	
02.06.03.04	SIR - Serviços de Informação da República	4.500.000,00	Mapa XII
02.06.03.05	Conselho Comunicação Social	2.000.000,00	Mapa XII
02.06.03.06	Provedor de Justiça	15.000.000,00	Mapa XII
02.06.03.07	Redes Parlamentares	600.000,00	Mapa XII
02.06.03.08	CNPD (instalação e funcionamento)	4.000.000,00	Mapa XII
<b>02.06.02</b>	<b>Transferências ao Exterior</b>	<b>3.551.600,00</b>	
02.06.02.01.01	Quotas a Organismos Internacionais	3.551.600,00	Mapa XII
02.06.02.01.09	Outras transferências	0,00	
<b>02.08</b>	<b><u>Outras despesas correntes</u></b>	<b>11.500.000,00</b>	
02.08.06	Indemnizações	2.000.000,00	
02.08.03	Outras Despesas	9.500.000,00	Mapa XIII
	<b>Sub- total</b>	<b>679.820.319,64</b>	

**DESPESAS DE CAPITAL**

<b>3,01</b>	<b><u>Activos não Financeiros</u></b>	<b>24.500.000,00</b>	
03,01,01	Habitações	1.000.000,00	Mapa XIV
03,01,02	Edifícios	4.000.000,00	Mapa XIV
03,01,03	Maquinaria e equipamentos Básicos	10.500.000,00	Mapa XIV
03,01,04	Equipamentos de carga e transporte	0,00	Mapa XIV
03,01,05	Equipamentos Administrativos e Mobiliários diversosos	6.500.000,00	Mapa XIV
03,01,09	Outras imobilizações Corpóreas	2.500.000,00	Mapa XIV
	<b><u>Outras Despesas de Capital</u></b>	<b>0,00</b>	
	<b>Sub-Total2:</b>	<b>24.500.000,00</b>	

<b>TOTAL</b>	<b>704.320.319,64</b>
--------------	-----------------------

Actividade Orçamental									
Despesas de funcionamento segundo as classificações económicas e orgânica									
Ano Económico: 2014									
Órgão ou instituição		Código	Designação						
			OSOB - Assembleia Nacional						
				Designação					
Actividade Orçamental									
Fonte de Recurso (FR)									
Meta Financeira									Unidade: em contos
Classificação Económica da Despesas		Código	Ano 2011 (Est. Até 31/12/2011)	2014		2015	2016	2017	
Código	Descrição			Dentro Limite	Excesso				
2	Despesas	02	0,00	679.820.319,64	0,00	747.802.351,61	822.582.586,77	904.840.845,45	
21	Despesas com pessoal	02.01	0,00	378.244.964,24	0,00	416.069.460,67	457.676.406,74	503.444.047,41	
211	Remunerações certas e permanentes	02.01.01	0,00	352.922.564,24	0,00	388.214.820,67	427.036.302,74	469.739.933,01	
2111	Remunerações e abonos	02.01.01.01	0,00	304.549.538,40	0,00	335.004.492,24	368.504.941,46	405.355.435,61	
21111	Pessoal dos quadros especiais	02.01.01.01.01		172.605.264,00		189.865.790,40	208.852.369,44	229.737.606,38	
21112	Pessoal do quadro	02.01.01.01.02		124.456.406,40		136.902.047,04	150.592.251,74	165.651.476,92	
21113	Pessoal contratado	02.01.01.01.03		5.040.420,00		5.544.462,00	6.098.908,20	6.708.799,02	
21114	Pessoal em regime de avença	02.01.01.01.04		2.447.448,00		2.692.192,80	2.961.412,08	3.257.553,29	
21115	Abonos variáveis ou ou eventuais	02.01.01.02	0,00	33.972.761,84	0,00	37.370.038,03	41.107.041,83	45.217.746,01	
211151	Gratificações permanentes	02.01.01.02.01		180.000,00		198.000,00	217.800,00	239.580,00	
211152	Subsídios permanentes	02.01.01.02.02		19.116.000,00		21.027.600,00	23.130.360,00	25.443.396,00	
211153	Despesas de representação	02.01.01.02.03		1.428.000,00		1.570.800,00	1.727.880,00	1.900.668,00	
211154	Gratificações eventuais	02.01.01.02.04		50.000,00		55.000,00	60.500,00	66.550,00	
211155	Horas extraordinárias	02.01.01.02.05		3.000.000,00		3.300.000,00	3.630.000,00	3.993.000,00	
211156	Alimentação e alojamento	02.01.01.02.06		1.500.000,00		1.650.000,00	1.815.000,00	1.996.500,00	
211157	Formação	02.01.01.02.07		3.000.000,00		3.300.000,00	3.630.000,00	3.993.000,00	
211158	Subsídio de instalação e reintegração	02.01.01.02.08		1.000.000,00		1.100.000,00	1.210.000,00	1.331.000,00	
211159	Outros suplementos e abonos	02.01.01.02.09		4.698.761,84		5.168.638,03	5.685.501,83	6.254.052,01	
21116	Dotação provisional	02.01.01.03	0,00	14.400.264,00	0,00	15.840.290,40	17.424.319,44	19.166.751,38	
211161	Aumentos salariais	02.01.01.03.01		0,00		0,00	0,00	0,00	

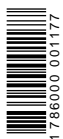


1786000 001177

211162	Recrutamentos e nomeações	02.01.01.03.02		2.306.064,00		2.536.670,40	2.790.337,44	3.069.371,18
211163	Progressões	02.01.01.03.03		1.263.024,00		1.389.326,40	1.528.259,04	1.681.084,94
211164	Reclassificações	02.01.01.03.04		0,00		0,00	0,00	0,00
211165	Reingressos e comissões de serviços	02.01.01.03.05		9.898.908,00		10.888.798,80	11.977.678,68	13.175.446,55
211166	Promoções	02.01.01.03.06		932.268,00		1.025.494,80	1.128.044,28	1.240.848,71
<b>212</b>	<b>Segurança social</b>	<b>02.01.02</b>	<b>0,00</b>	<b>25.322.400,00</b>	<b>0,00</b>	<b>27.854.640,00</b>	<b>30.640.104,00</b>	<b>33.704.114,40</b>
<b>2121</b>	<b>Segurança social dos agentes do Estado</b>	<b>02.01.02.01</b>	<b>0,00</b>	<b>25.322.400,00</b>	<b>0,00</b>	<b>27.854.640,00</b>	<b>30.640.104,00</b>	<b>33.704.114,40</b>
21211	Contribuições para a segurança social	02.01.02.01.01		11.400.000,00		12.540.000,00	13.794.000,00	15.173.400,00
21212	Encargos com a saúde	02.01.02.01.02		13.500.000,00		14.850.000,00	16.335.000,00	17.968.500,00
21213	Abono de família	02.01.02.01.03		422.400,00		464.640,00	511.104,00	562.214,40
21214	Seguros de acidentes no trabalho e doenças profissionais	02.01.02.01.04		0,00		0,00	0,00	0,00
21219	Encargos diversos de segurança social	02.01.02.01.09		0,00		0,00	0,00	0,00
<b>22</b>	<b>Aquisição de bens e serviços</b>	<b>02.02</b>	<b>0,00</b>	<b>253.221.297,40</b>	<b>0,00</b>	<b>278.543.427,14</b>	<b>306.397.769,85</b>	<b>337.037.546,84</b>
<b>221</b>	<b>Aquisição de bens</b>	<b>02.02.01</b>	<b>0,00</b>	<b>29.180.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>32.098.000,00</b>	<b>35.307.800,00</b>	<b>38.838.580,00</b>
22101	Matérias primas e subsidiárias	02.02.01.00.01		0		0,00	0,00	0,00
22102	Medicamentos	02.02.01.00.02		0		0,00	0,00	0,00
22103	Produtos alimentares	02.02.01.00.03		0		0,00	0,00	0,00
22104	Roupa, vestuário e calçado	02.02.01.00.04		500.000,00		550.000,00	605.000,00	665.500,00
22105	Material de escritório	02.02.01.00.05	Mapa X	4.000.000,00		4.400.000,00	4.840.000,00	5.324.000,00
22106	Material de consumo clínico	02.02.01.00.06		0		0,00	0,00	0,00
22107	Munições, explosivos e outro material militar	02.02.01.00.07		0		0,00	0,00	0,00
22108	Material de educação, cultura e recreio	02.02.01.00.08		0		0,00	0,00	0,00
22109	Material de transporte - peças	02.02.01.00.09		0		0,00	0,00	0,00
22110	Livros e documentação técnica	02.02.01.01.00		2.500.000,00		2.750.000,00	3.025.000,00	3.327.500,00
22111	Artigos honoríficos e de decoração	02.02.01.01.01		0		0,00	0,00	0,00
22112	Combustíveis e lubrificantes	02.02.01.01.02		16.580.000,00		18.238.000,00	20.061.800,00	22.067.980,00
22113	Material de limpeza, higiene e conforto	02.02.01.01.03		1.100.000,00		1.210.000,00	1.331.000,00	1.464.100,00
22114	Material de conservação e reparação	02.02.01.01.04		3.000.000,00		3.300.000,00	3.630.000,00	3.993.000,00
22199	Outros bens	02.02.01.01.09		1.500.000,00		1.650.000,00	1.815.000,00	1.996.500,00
<b>222</b>	<b>Aquisição de serviços</b>	<b>02.02.02</b>	<b>0,00</b>	<b>224.041.297,40</b>	<b>0,00</b>	<b>246.445.427,14</b>	<b>271.089.969,85</b>	<b>298.198.966,84</b>



22201	Rendas e alugueres	02.02.02.00.01		2.000.000,00		2.200.000,00	2.420.000,00	2.662.000,00
22202	Conservação e reparação de bens	02.02.02.00.02		4.725.000,00		5.197.500,00	5.717.250,00	6.288.975,00
22203	Comunicações	02.02.02.00.03		26.000.000,00		28.600.000,00	31.460.000,00	34.606.000,00
22204	Transportes	02.02.02.00.04		1.500.000,00		1.650.000,00	1.815.000,00	1.996.500,00
22205	Água	02.02.02.00.05		10.000.000,00		11.000.000,00	12.100.000,00	13.310.000,00
22206	Energia eléctrica	02.02.02.00.06		22.000.000,00		24.200.000,00	26.620.000,00	29.282.000,00
22207	Publicidade e propaganda	02.02.02.00.07		1.500.000,00		1.650.000,00	1.815.000,00	1.996.500,00
22208	Representação dos serviços	02.02.02.00.08		2.000.000,00		2.200.000,00	2.420.000,00	2.662.000,00
22209	Deslocações e estadas	02.02.02.00.09		114.872.480,00		126.359.728,00	138.995.700,80	152.895.270,88
22210	Vigilância e segurança	02.02.02.01.00		7.626.749,40		8.389.424,34	9.228.366,77	10.151.203,45
22211	Limpeza, higiene e conforto	02.02.02.01.01		15.234.852,00		16.758.337,20	18.434.170,92	20.277.588,01
22212	Honorários	02.02.02.01.02		0,00		0,00	0,00	0,00
<b>22213</b>	<b>Trabalhos especializados</b>	<b>02.02.02.03.00</b>	<b>0,00</b>	<b>6.840.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>7.524.000,00</b>	<b>8.276.400,00</b>	<b>9.104.040,00</b>
222131	Assistência técnica - residentes	02.02.02.03.01		6.840.000,00		7.524.000,00	8.276.400,00	9.104.040,00
222132	Assistência técnica - não residentes	02.02.02.03.02		0		0,00	0,00	0,00
22214	Combustíveis e lubrificantes	02.02.02.04.00		0		0,00	0,00	0,00
22299	Outros serviços	02.02.02.09.09		9.742.216,00		10.716.437,60	11.788.081,36	12.966.889,50
<b>23</b>	<b>Consumo de capital fixo</b>	<b>02.03</b>	<b>0,00</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>24</b>	<b>Juros e outros encargos</b>	<b>02.04</b>	<b>0,00</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>241</b>	<b>Juros da dívida pública externa</b>	02.04.01		0		0,00	0,00	0,00
<b>242</b>	<b>Juros da dívida pública interna</b>	02.04.02		0		0,00	0,00	0,00
<b>243</b>	<b>Outros encargos</b>	02.04.03		0		0,00	0,00	0,00
<b>25</b>	<b>Subsídios correntes</b>	<b>02.05</b>	<b>0,00</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>251</b>	<b>A Empresas públicas</b>	02.05.01	<b>0,00</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
2511	Empresas públicas não financeiras	02.05.01.01				0,00	0,00	0,00
2512	Empresas públicas financeiras	02.05.01.02				0,00	0,00	0,00
<b>252</b>	<b>A Empresas privadas</b>	02.05.02	<b>0,00</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
2521	A Empresas privadas não financeiras	02.05.02.01				0,00	0,00	0,00
2522	A Empresas privadas financeiras	02.05.02.02				0,00	0,00	0,00
<b>26</b>	<b>Transferências correntes</b>	<b>02.06</b>	<b>0,00</b>	<b>29.651.600,00</b>	<b>0,00</b>	<b>32.616.760,00</b>	<b>35.878.436,00</b>	<b>39.466.279,60</b>
<b>261</b>	<b>Para governos estrangeiros</b>	<b>02.06.01</b>	<b>0,00</b>	<b>26.100.000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>28.710.000,00</b>	<b>31.581.000,00</b>	<b>34.739.100,00</b>
2619	Outras	02.06.01.09		26.100.000,00		28.710.000,00	31.581.000,00	34.739.100,00
<b>262</b>	<b>Organismos internacionais</b>	<b>02.06.02</b>	<b>0,00</b>	<b>3.551.600,00</b>	<b>0,00</b>	<b>3.906.760,00</b>	<b>4.297.436,00</b>	<b>4.727.179,60</b>
2621	Quotas a organismos internacionais	02.06.02.01.01		3.551.600,00		3.906.760,00	4.297.436,00	4.727.179,60
2629	Outras	02.06.02.02.09				0,00	0,00	0,00



1786000 001177

<b>263</b>	<b>Administrações públicas</b>	<b>02.06.03</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
2631	Fundos e serviços autónomos	02.06.03.01.01				0,00	0,00	0,00
2632	Municípios	02.06.03.01.02				0,00	0,00	0,00
2633	Embaixadas e serviços consulares	02.06.03.01.03				0,00	0,00	0,00
2639	Outras	02.06.03.01.09				0,00	0,00	0,00
<b>27</b>	<b>Benefícios sociais</b>	<b>02.07</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>271</b>	<b>Benefícios sociais</b>	<b>02.07.01</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
2711	Benefícios sociais em numerário	02.07.01.00.00				0,00	0,00	0,00
27111	Pensões de aposentação	02.07.01.00.01				0,00	0,00	0,00
27112	Pensões de sobrevivência	02.07.01.00.02				0,00	0,00	0,00
27113	Pensões do regime não contributivo	02.07.01.00.03				0,00	0,00	0,00
27114	Pensões de reserva	02.07.01.00.04				0,00	0,00	0,00
27115	Pensões de Ex- Presidente	02.07.01.00.05				0,00	0,00	0,00
2712	Benefícios sociais em espécie	02.07.01.00.06				0,00	0,00	0,00
<b>272</b>	<b>Benefícios de assistência social</b>	<b>02.07.02</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
2721	Benefícios sociais em numerário	02.07.02.00.00				0,00	0,00	0,00
27213	Evacuação de doentes	02.07.02.00.01				0,00	0,00	0,00
27219	Outros	02.07.02.00.09				0,00	0,00	0,00
2722	Benefícios sociais em espécie	02.07.02.01.00				0,00	0,00	0,00
<b>28</b>	<b>Outras despesas correntes</b>	<b>02.08</b>	<b>0,00</b>	<b>18.702.458,00</b>	<b>0,00</b>	<b>20.572.703,80</b>	<b>22.629.974,18</b>	<b>24.892.971,60</b>
281	Seguros	02.08.01		8.702.458,00		9.572.703,80	10.529.974,18	11.582.971,60
282	Bolsas de estudo	02.08.02		0		0,00	0,00	0,00
283	Partidos políticos	02.08.03		4.000.000,00		4.400.000,00	4.840.000,00	5.324.000,00
284	Organizações não governamentais	02.08.04		0		0,00	0,00	0,00
285	Restituições	02.08.05		0		0,00	0,00	0,00
286	Indemnizações	02.08.06		2.000.000,00		2.200.000,00	2.420.000,00	2.662.000,00
287	Outras despesas	02.08.07	0,00	4.000.000,00		4.400.000,00	4.840.000,00	5.324.000,00
288	Dotação provisional	02.08.08				0,00	0,00	0,00
<b>31</b>	<b>Activos Não Financeiros</b>	<b>03.01</b>	<b>0,00</b>	<b>24.500.000,00</b>		<b>35.000.000,00</b>	<b>35.000.000,00</b>	<b>35.000.000,00</b>
<b>311</b>	<b>Activos Fixos</b>							
<b>Total</b>			<b>0,00</b>	<b>704.320.319,64</b>	<b>0,00</b>	<b>782.802.351,61</b>	<b>857.582.586,77</b>	<b>939.840.845,45</b>

Elaborado por: *Libéria das Dores Brito*, Secretária Geral — O Conselho de Administração

### Resolução n.º 90/VIII/2013

de 31 de Dezembro

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea m) do artigo 175º da Constituição, a seguinte Resolução.

Artigo 1º

É designado o Deputado abaixo indicado, para integrar a Comissão Especializada, conforme se segue:

Comissão Especializada de Assuntos Jurídico, Direitos Humanos e Comunicação Social:

Armindo Cipriano Maurício (PAICV), em substituição de Felisberto Alves Vieira;

Eurico Correia Monteiro (MPD), em substituição de Janine Tatiana Santos Lélis.

Artigo 2º

A Comissão Especializada referida no artigo 1º da presente Resolução fica assim constituída:

Comissão Especializada de Assuntos Jurídico, Direitos Humanos e Comunicação Social:

1. Clóvis Isildo Barbosa da Silva, PAICV
2. Joana Gomes Rosa, MPD
3. Carlos António Silva Ramos, PAICV
4. Eurico Correia Monteiro, MPD
5. Armindo Cipriano Maurício, PAICV
6. Eva Sulamita Monteiro Caldeira Marques, MPD
7. Afonso Silva Mendes da Fonseca, PAICV
8. Abraão Aníbal Fernandes Barbosa Vicente, MPD
9. Dúnia Alice Monteiro Moreira de Almeida Pereira, PAICV

Aprovada em 11 de Dezembro de 2013.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, em exercício  
*Júlio Lopes Correia.*

### Resolução n.º 91/VIII/2013

de 31 de Dezembro

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea m) do artigo 175º da Constituição, a seguinte Resolução:

Artigo 1º

É designado o Deputado abaixo indicado, para integrar a Assembleia Parlamentar da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), conforme se segue:

Felisberto Alves Vieira, (PAICV) em substituição de José Manuel Gomes Andrade.

Artigo 2º

A deputação à Assembleia Parlamentar referida no artigo 1º da presente Resolução fica assim constituída:

1. Felisberto Alves Vieira (PAICV)
2. Fernando Elísio Leboucher Freire de Andrade (MPD)

3. Mário Ramos Pereira Silva (MPD)

4. Armindo Cipriano Maurício (PAICV)

5. Graça Maria Lopes de Carvalho Sanches (PAICV)

Aprovada em 11 de Dezembro de 2013.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, em exercício,  
*Júlio Lopes Correia.*

### Resolução n.º 92/VIII/2013

de 31 de Dezembro

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea m) do artigo 175º da Constituição, a seguinte Resolução:

Artigo 1º

É designado o Deputado abaixo indicado para integrar o Parlamento Pan-Africano, conforme se segue:

Estevão Barros Rodrigues, PAICV em substituição de Felisberto Alves Vieira.

Artigo 2º

A deputação ao Parlamento Pan-Africano referido no artigo 1º da presente Resolução fica assim constituída:

1. Lívio Fernandes Lopes (PAICV)
2. Jorge Pedro Maurício dos Santos (MPD)
3. Estevão Barros Rodrigues (PAICV)
4. Janine Tatiana Santos Lélis (MPD)
5. Justiniano Jorge Lopes de Sena (PAICV)

Aprovada em 11 de Dezembro de 2013.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, em exercício,  
*Júlio Lopes Correia.*

### Resolução n.º 93 /VIII/2013

de 31 de Dezembro

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea b) do artigo 179º da Constituição, a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

Aprovação

É aprovada, para ratificação, a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 - Maritime Labour Convention, (MLC/2006), cujo texto autêntico na língua inglesa e a respectiva tradução para a língua portuguesa se publicam em anexo e fazem parte integrante do presente diploma.

Artigo 2.º

Produção de efeitos

A Convenção referida no artigo anterior produz efeitos em conformidade com o que nela se estipula.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em 11 de Dezembro de 2013.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, em exercício,  
*Júlio Lopes Correia.*



INTERNATIONAL LABOUR CONFERENCE  
MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006

PREAMBLE

Convention, 2006

The General Conference of the International Labour Organization,

Having been convened at Geneva by the Governing Body of the International Labour Office, and having met in its Ninety-fourth Session on 7 February 2006, and

Desiring to create a single, coherent instrument embodying as far as possible all up-to-date standards of existing international maritime labour Conventions and Recommendations, as well as the fundamental principles to be found in other international labour Conventions, in particular:

- the Forced Labour Convention, 1930 (No. 29);
- the Freedom of Association and Protection of the Right to Organize Convention, 1948 (No. 87);
- the Right to Organize and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98);
- the Equal Remuneration Convention, 1951 (No. 100);
- the Abolition of Forced Labour Convention, 1957 (No. 105);
- the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958 (No. 111);
- the Minimum Age Convention, 1973 (No. 138);
- the Worst Forms of Child Labour Convention, 1999 (No. 182); and

Mindful of the core mandate of the Organization, which is to promote decent conditions of work, and

Recalling the ILO Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work, 1998, and

Mindful also that seafarers are covered by the provisions of other ILO instruments and have other rights which are established as fundamental rights and freedoms applicable to all persons, and

Considering that, given the global nature of the shipping industry, seafarers need special protection, and

Mindful also of the international standards on ship safety, human security and quality ship management in the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended, the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended, and the seafarer training and competency requirements in the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended, and *Maritime Labour Convention, 2006*

Recalling that the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, sets out a general legal framework within which all activities in the oceans and seas must be carried out and is of strategic importance as the basis for national, regional and global action and cooperation in the marine sector, and that its integrity needs to be maintained, and

Recalling that Article 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, establishes the duties and obligations of a flag State with regard to, inter alia, labour conditions, crewing and social matters on ships that fly its flag, and

Recalling paragraph 8 of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation which provides that in no case shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference or the ratification of any Convention by any Member be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation, and

Determined that this new instrument should be designed to secure the widest possible acceptability among governments, shipowners and seafarers committed to the principles of decent work, that it should be readily updateable and that it should lend itself to effective implementation and enforcement, and Having decided upon the adoption of certain proposals for the realization of such an instrument, which is the only item on the agenda of the session, and

Having determined that these proposals shall take the form of an international Convention;

adopts this twenty-third day of February of the year two thousand and six the following Convention, which may be cited as the *Maritime Labour Convention, 2006*.

GENERAL OBLIGATIONS

Article I

1. Each Member which ratifies this Convention undertakes to give complete effect to its provisions in the manner set out in Article VI in order to secure the right of all seafarers to decent employment.

2. Members shall cooperate with each other for the purpose of ensuring the effective implementation and enforcement of this Convention.

DEFINITIONS AND SCOPE OF APPLICATION

Article II

1. For the purpose of this Convention and unless provided otherwise in particular provisions, the term:

- (a) competent authority means the minister, government department or other authority having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions having the force of law in respect of the subject matter of the provision concerned;
- (b) declaration of maritime labour compliance means the declaration referred to in Regulation 5.1.3;



1786000 001177

- (c) gross tonnage means the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor Convention; for ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the International Maritime Organization, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969);
- (d) maritime labour certificate means the certificate referred to in Regulation 5.1.3;
- (e) requirements of this Convention refers to the requirements in these Articles and in the Regulations and Part A of the Code of this Convention;
- (f) seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;
- (g) seafarers' employment agreement includes both a contract of employment and articles of agreement;
- (h) seafarer recruitment and placement service means any person, company, institution, agency or other organization, in the public or the private sector, which is engaged in recruiting seafarers on behalf of shipowners or placing seafarers with shipowners;
- (i) ship means a ship other than one which navigates exclusively in inland waters or waters within, or closely adjacent to, sheltered waters or areas where port regulations apply;
- (j) shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organization or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner.

2. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all seafarers.

3. In the event of doubt as to whether any categories of persons are to be regarded as seafarers for the purpose of this Convention, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned with this question.

4. Except as expressly provided otherwise, this Convention applies to all ships, whether publicly or privately owned, ordinarily engaged in commercial activities, other than ships engaged in fishing or in similar pursuits

and ships of traditional build such as dhows and junks. This Convention does not apply to warships or naval auxiliaries.

5. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a ship or particular category of ships, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

6. Where the competent authority determines that it would not be reasonable or practicable at the present time to apply certain details of the Code referred to in Article VI, paragraph 1, to a ship or particular categories of ships flying the flag of the Member, the relevant provisions of the Code shall not apply to the extent that the subject matter is dealt with differently by national laws or regulations or collective bargaining agreements or other measures. Such a determination may only be made in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and may only be made with respect to ships of less than 200 gross tonnage not engaged in international voyages.

7. Any determinations made by a Member under paragraph 3 or 5 or 6 of this Article shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office, who shall notify the Members of the Organization.

8. Unless expressly provided otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to the Regulations and the Code.

## FUNDAMENTAL RIGHTS AND PRINCIPLES

### Article III

Each Member shall satisfy itself that the provisions of its law and regulations respect, in the context of this Convention, the fundamental rights to:

- (a) freedom of association and the effective recognition of the right to collective bargaining;
- (b) the elimination of all forms of forced or compulsory labour;
- (c) the effective abolition of child labour; and
- (d) the elimination of discrimination in respect of employment and occupation.

## SEAFARERS' EMPLOYMENT AND SOCIAL RIGHTS

### Article IV

1. Every seafarer has the right to a safe and secure workplace that complies with safety standards.

2. Every seafarer has a right to fair terms of employment.

3. Every seafarer has a right to decent working and living conditions on board ship.

4. Every seafarer has a right to health protection, medical care, welfare measures and other forms of social protection.

5. Each Member shall ensure, within the limits of its



1786000 001177

jurisdiction, that the seafarers' employment and social rights set out in the preceding paragraphs of this Article are fully implemented in accordance with the requirements of this Convention. Unless specified otherwise in the Convention, such implementation may be achieved through national laws or regulations, through applicable collective bargaining agreements or through other measures or in practice.

## IMPLEMENTATION AND ENFORCEMENT RESPONSIBILITIES

### Article V

1. Each Member shall implement and enforce laws or regulations or other measures that it has adopted to fulfil its commitments under this Convention with respect to ships and seafarers under its jurisdiction.

2. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over ships that fly its flag by establishing a system for ensuring compliance with the requirements of this Convention, including regular inspections, reporting, monitoring and legal proceedings under the applicable laws.

3. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry a maritime labour certificate and a declaration of maritime labour compliance as required by this Convention.

4. A ship to which this Convention applies may, in accordance with international law, be inspected by a Member other than the flag State, when the ship is in one of its ports, to determine whether the ship is in compliance with the requirements of this Convention.

5. Each Member shall effectively exercise its jurisdiction and control over seafarer recruitment and placement services, if these are established in its territory.

6. Each Member shall prohibit violations of the requirements of this Convention and shall, in accordance with international law, establish sanctions or require the adoption of corrective measures under its laws which are adequate to discourage such violations.

7. Each Member shall implement its responsibilities under this Convention in such a way as to ensure that the ships that fly the flag of any State that has not ratified this Convention do not receive more favourable treatment than the ships that fly the flag of any State that has ratified it.

## REGULATIONS AND PARTS A AND B OF THE CODE

### Article VI

1. The Regulations and the provisions of Part A of the Code are mandatory. The provisions of Part B of the Code are not mandatory.

2. Each Member undertakes to respect the rights and principles set out in the Regulations and to implement each Regulation in the manner set out in the corresponding provisions of Part A of the Code. In addition, the Member shall give due consideration to implementing its responsibilities in the manner provided for in Part B of the Code.

3. A Member which is not in a position to implement the rights and principles in the manner set out in Part A of the Code may, unless expressly provided otherwise in this Convention, implement Part A through provisions in its laws and regulations or other measures which are substantially equivalent to the provisions of Part A.

4. For the sole purpose of paragraph 3 of this Article, any law, regulation, collective agreement or other implementing measure shall be considered to be substantially equivalent, in the context of this Convention, if the Member satisfies itself that:

- (a) it is conducive to the full achievement of the general object and purpose of the provision or provisions of Part A of the Code concerned; and
- (b) it gives effect to the provision or provisions of Part A of the Code concerned.

## CONSULTATION WITH SHIPOWNERS' AND SEAFARERS' ORGANIZATIONS

### Article VII

Any derogation, exemption or other flexible application of this Convention for which the Convention requires consultation with shipowners' and seafarers' organizations may, in cases where representative organizations of shipowners or of seafarers do not exist within a Member, only be decided by that Member through consultation with the Committee referred to in Article XIII.

## ENTRY INTO FORCE

### Article VIII

1. The formal ratifications of this Convention shall be communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration.

2. This Convention shall be binding only upon those Members of the International Labour Organization whose ratifications have been registered by the Director-General.

3. This Convention shall come into force 12 months after the date on which there have been registered ratifications by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of 33 per cent.

4. Thereafter, this Convention shall come into force for any Member 12 months after the date on which its ratification has been registered.

## DENUNCIATION

### Article IX

1. A Member which has ratified this Convention may denounce it after the expiration of ten years from the date on which the Convention first comes into force, by an act communicated to the Director-General of the International Labour Office for registration. Such denunciation shall not take effect until one year after the date on which it is registered.

2. Each Member which does not, within the year following the expiration of the period of ten years mentioned in paragraph 1 of this Article, exercise the right of denuncia-



1786000 001177

tion provided for in this Article, shall be bound for another period of ten years and, thereafter, may denounce this Convention at the expiration of each new period of ten years under the terms provided for in this Article.

# **EFFECT OF ENTRY INTO FORCE**

## Article X

This Convention revises the following Conventions:

- Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)
- Unemployment Indemnity (Shipwreck) Convention, 1920 (No. 8)
- Placing of Seamen Convention, 1920 (No. 9)
- Medical Examination of Young Persons (Sea) Convention, 1921 (No. 16)
- Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No. 22)
- Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23)
- Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53)
- Holidays with Pay (Sea) Convention, 1936 (No. 54)
- Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55)
- Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56)
- Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1936 (No. 57)
- Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 58)
- Food and Catering (Ships' Crews) Convention, 1946 (No. 68)
- Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69)
- Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70)
- Paid Vacations (Seafarers) Convention, 1946 (No. 72)
- Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73)
- Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74)
- Accommodation of Crews Convention, 1946 (No. 75)
- Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No. 76)
- Paid Vacations (Seafarers) Convention (Revised), 1949 (No. 91)
- Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92)
- Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1949 (No. 93)

- Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention (Revised), 1958 (No. 109)
- Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133)
- Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970 (No. 134)
- Continuity of Employment (Seafarers) Convention, 1976 (No. 145)
- Seafarers' Annual Leave with Pay Convention, 1976 (No. 146)
- Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
- Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (No. 147)
- Seafarers' Welfare Convention, 1987 (No. 163)
- Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164)
- Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165)
- Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166)
- Labour Inspection (Seafarers) Convention, 1996 (No. 178)
- Recruitment and Placement of Seafarers Convention, 1996 (No. 179)
- Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No. 180).

# **DEPOSITARY FUNCTIONS**

## Article XI

1. The Director-General of the International Labour Office shall notify all Members of the International Labour Organization of the registration of all ratifications, acceptances and denunciations under this Convention.

2. When the conditions provided for in paragraph 3 of Article VIII have been fulfilled, the Director-General shall draw the attention of the Members of the Organization to the date upon which the Convention will come into force.

## Article XII

The Director-General of the International Labour Office shall communicate to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations full particulars of all ratifications, acceptances and denunciations registered under this Convention.

# **SPECIAL TRIPARTITE COMMITTEE**

## Article XIII

1. The Governing Body of the International Labour Office shall keep the working of this Convention under continuous review through a committee established by it with special competence in the area of maritime labour standards.



1786000 001177

2. For matters dealt with in accordance with this Convention, the Committee shall consist of two representatives nominated by the Government of each Member which has ratified this Convention, and the representatives of Shipowners and Seafarers appointed by the Governing Body after consultation with the Joint Maritime Commission.

3. The Government representatives of Members which have not yet ratified this Convention may participate in the Committee but shall have no right to vote on any matter dealt with in accordance with this Convention. The Governing Body may invite other organizations or entities to be represented on the Committee by observers.

4. The votes of each Shipowner and Seafarer representative in the Committee shall be weighted so as to ensure that the Shipowners' group and the Seafarers' group each have half the voting power of the total number of governments which are represented at the meeting concerned and entitled to vote.

#### AMENDMENT OF THIS CONVENTION

##### Article XIV

1. Amendments to any of the provisions of this Convention may be adopted by the General Conference of the International Labour Organization in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation and the rules and procedures of the Organization for the adoption of Conventions. Amendments to the Code may also be adopted following the procedures in Article XV.

2. In the case of Members whose ratifications of this Convention were registered before the adoption of the amendment, the text of the amendment shall be communicated to them for ratification.

3. In the case of other Members of the Organization, the text of the Convention as amended shall be communicated to them for ratification in accordance with article 19 of the Constitution.

4. An amendment shall be deemed to have been accepted on the date when there have been registered ratifications, of the amendment or of the Convention as amended, as the case may be, by at least 30 Members with a total share in the world gross tonnage of ships of at least 33 per cent.

5. An amendment adopted in the framework of article 19 of the Constitution shall be binding only upon those Members of the Organization whose ratifications have been registered by the Director-General of the International Labour Office.

6. For any Member referred to in paragraph 2 of this Article, an amendment shall come into force 12 months after the date of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which its ratification of the amendment has been registered, whichever date is later.

7. Subject to paragraph 9 of this Article, for Members referred to in paragraph 3 of this Article, the Convention as amended shall come into force 12 months after the date

of acceptance referred to in paragraph 4 of this Article or 12 months after the date on which their ratifications of the Convention have been registered, whichever date is later.

8. For those Members whose ratification of this Convention was registered before the adoption of an amendment but which have not ratified the amendment, this Convention shall remain in force without the amendment concerned.

9. Any Member whose ratification of this Convention is registered after the adoption of the amendment but before the date referred to in paragraph 4 of this Article may, in a declaration accompanying the instrument of ratification, specify that its ratification relates to the Convention without the amendment concerned. In the case of a ratification with such a declaration, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered. Where an instrument of ratification is not accompanied by such a declaration, or where the ratification is registered on or after the date referred to in paragraph 4, the Convention shall come into force for the Member concerned 12 months after the date on which the ratification was registered and, upon its entry into force in accordance with paragraph 7 of this Article, the amendment shall be binding on the Member concerned unless the amendment provides otherwise.

#### AMENDMENTS TO THE CODE

##### Article XV

1. The Code may be amended either by the procedure set out in Article XIV or, unless expressly provided otherwise, in accordance with the procedure set out in the present Article.

2. An amendment to the Code may be proposed to the Director-General of the International Labour Office by the government of any Member of the Organization or by the group of Shipowner representatives or the group of Seafarer representatives who have been appointed to the Committee referred to in Article XIII. An amendment proposed by a government must have been proposed by, or be supported by, at least five governments of Members that have ratified the Convention or by the group of Shipowner or Seafarer representatives referred to in this paragraph.

3. Having verified that the proposal for amendment meets the requirements of paragraph 2 of this Article, the Director-General shall promptly communicate the proposal, accompanied by any comments or suggestions deemed appropriate, to all Members of the Organization, with an invitation to them to transmit their observations or suggestions concerning the proposal within a period of six months or such other period (which shall not be less than three months nor more than nine months) prescribed by the Governing Body.

4. At the end of the period referred to in paragraph 3 of this Article, the proposal, accompanied by a summary of any observations or suggestions made under



1786000 001177

that paragraph, shall be transmitted to the Committee for consideration at a meeting. An amendment shall be considered adopted by the Committee if:

- (a) at least half the governments of Members that have ratified this Convention are represented in the meeting at which the proposal is considered; and
- (b) a majority of at least two-thirds of the Committee members vote in favour of the amendment; and
- (c) this majority comprises the votes in favour of at least half the government voting power, half the Shipowner voting power and half the Seafarer voting power of the Committee members registered at the meeting when the proposal is put to the vote.

5. Amendments adopted in accordance with paragraph 4 of this Article shall be submitted to the next session of the Conference for approval. Such approval shall require a majority of two-thirds of the votes cast by the delegates present. If such majority is not obtained, the proposed amendment shall be referred back to the Committee for reconsideration should the Committee so wish.

6. Amendments approved by the Conference shall be notified by the Director-General to each of the Members whose ratifications of this Convention were registered before the date of such approval by the Conference. These Members are referred to below as “the ratifying Members”. The notification shall contain a reference to the present Article and shall prescribe the period for the communication of any formal disagreement. This period shall be two years from the date of the notification unless, at the time of approval, the Conference has set a different period, which shall be a period of at least one year. A copy of the notification shall be communicated to the other Members of the Organization for their information.

7. An amendment approved by the Conference shall be deemed to have been accepted unless, by the end of the prescribed period, formal expressions of disagreement have been received by the Director-General from more than 40 per cent of the Members which have ratified the Convention and which represent not less than 40 per cent of the gross tonnage of the ships of the Members which have ratified the Convention.

8. An amendment deemed to have been accepted shall come into force six months after the end of the prescribed period for all the ratifying Members except those which had formally expressed their disagreement in accordance with paragraph 7 of this Article and have not withdrawn such disagreement in accordance with paragraph 11. However:

- (a) before the end of the prescribed period, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it shall be bound by the amendment only after a subsequent express notification of its acceptance; and

- (b) before the date of entry into force of the amendment, any ratifying Member may give notice to the Director-General that it will not give effect to that amendment for a specified period.

9. An amendment which is the subject of a notice referred to in paragraph 8 (a) of this Article shall enter into force for the Member giving such notice six months after the Member has notified the Director-General of its acceptance of the amendment or on the date on which the amendment first comes into force, whichever date is later.

10. The period referred to in paragraph 8(b) of this Article shall not go beyond one year from the date of entry into force of the amendment or beyond any longer period determined by the Conference at the time of approval of the amendment.

11. A Member that has formally expressed disagreement with an amendment may withdraw its disagreement at any time. If notice of such withdrawal is received by the Director-General after the amendment has entered into force, the amendment shall enter into force for the Member six months after the date on which the notice was registered.

12. After entry into force of an amendment, the Convention may only be ratified in its amended form.

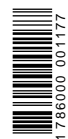
13. To the extent that a maritime labour certificate relates to matters covered by an amendment to the Convention which has entered into force:

- (a) a Member that has accepted that amendment shall not be obliged to extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member which:
  - (i) pursuant to paragraph 7 of this Article, has formally expressed disagreement to the amendment and has not withdrawn such disagreement; or
  - (ii) pursuant to paragraph 8(a) of this Article, has given notice that its acceptance is subject to its subsequent express notification and has not accepted the amendment; and
- (b) a Member that has accepted the amendment shall extend the benefit of the Convention in respect of the maritime labour certificates issued to ships flying the flag of another Member that has given notice, pursuant to paragraph 8 (b) of this Article, that it will not give effect to that amendment for the period specified in accordance with paragraph 10 of this Article.

#### AUTHORITATIVE LANGUAGES

##### Article XVI

The English and French versions of the text of this Convention are equally authoritative.



## EXPLANATORY NOTE TO THE REGULATIONS AND CODE OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION

1. This explanatory note, which does not form part of the Maritime Labour Convention, is intended as a general guide to the Convention.

2. The Convention comprises three different but related parts: the Articles, the Regulations and the Code.

3. The Articles and Regulations set out the core rights and principles and the basic obligations of Members ratifying the Convention. The Articles and Regulations can only be changed by the Conference in the framework of article 19 of the Constitution of the International Labour Organisation (see Article XIV of the Convention).

4. The Code contains the details for the implementation of the Regulations. It comprises Part A (mandatory Standards) and Part B (non-mandatory Guidelines). The Code can be amended through the simplified procedure set out in Article XV of the Convention. Since the Code relates to detailed implementation, amendments to it must remain within the general scope of the Articles and Regulations.

5. The Regulations and the Code are organized into general areas under five Titles:

Title 1: Minimum requirements for seafarers to work on a ship

Title 2: Conditions of employment

Title 3: Accommodation, recreational facilities, food and catering

Title 4: Health protection, medical care, welfare and social security protection

Title 5: Compliance and enforcement

6. Each Title contains groups of provisions relating to a particular right or principle (or enforcement measure in Title 5), with connected numbering. The first group in Title 1, for example, consists of Regulation 1.1, Standard A1.1 and Guideline B1.1, relating to minimum age.

7. The Convention has three underlying purposes:

- (a) to lay down, in its Articles and Regulations, a firm set of rights and principles;
- (b) to allow, through the Code, a considerable degree of flexibility in the way Members implement those rights and principles; and
- (c) to ensure, through Title 5, that the rights and principles are properly complied with and enforced.

8. There are two main areas for flexibility in implementation: one is the possibility for a Member, where necessary (see Article VI, paragraph 3), to give effect to the detailed requirements of Part A of the Code through substantial equivalence (as defined in Article VI, paragraph 4).

9. The second area of flexibility in implementation is provided by formulating the mandatory requirements of many provisions in Part A in a more general way, thus leaving a wider scope for discretion as to the precise action to be provided for at the national level. In such cases, guidance on implementation is given in the non-mandatory Part B of the Code. In this way, Members which have ratified this Convention can ascertain the kind of action that might be expected of them under the corresponding general obligation in Part A, as well as action that would not necessarily be required. For example, Standard A4.1 requires all ships to provide prompt access to the necessary medicines for medical care on board ship (paragraph 1(b)) and to “carry a medicine chest” (paragraph 4(a)). The fulfilment in good faith of this latter obligation clearly means something more than simply having a medicine chest on board each ship. A more precise indication of what is involved is provided in the corresponding Guideline B4.1.1 (paragraph 4) so as to ensure that the contents of the chest are properly stored, used and maintained.

10. Members which have ratified this Convention are not bound by the guidance concerned and, as indicated in the provisions in Title 5 on port State control, inspections would deal only with the relevant requirements of this Convention (Articles, Regulations and the Standards in Part A). However, Members are required under paragraph 2 of Article VI to give due consideration to implementing their responsibilities under Part A of the Code in the manner provided for in Part B. If, having duly considered the relevant Guidelines, a Member decides to provide for different arrangements which ensure the proper storage, use and maintenance of the contents of the medicine chest, to take the example given above, as required by the Standard in Part A, then that is acceptable. On the other hand, by following the guidance provided in Part B, the Member concerned, as well as the ILO bodies responsible for reviewing implementation of international labour Conventions, can be sure without further consideration that the arrangements the Member has provided for are adequate to implement the responsibilities under Part A to which the Guideline relates.

## THE REGULATIONS AND THE CODE

### TITLE 1. MINIMUM REQUIREMENTS FOR SEAFARERS TO WORK ON A SHIP

#### Regulation 1.1 – Minimum age

Purpose: To ensure that no under-age persons work on a ship

1. No person below the minimum age shall be employed or engaged or work on a ship.

2. The minimum age at the time of the initial entry into force of this Convention is 16 years.

3. A higher minimum age shall be required in the circumstances set out in the Code.

#### Standard A1.1 – Minimum age

1. The employment, engagement or work on board a ship of any person under the age of 16 shall be prohibited.



1786000 001177

2. Night work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited. For the purposes of this Standard, “night” shall be defined in accordance with national law and practice. It shall cover a period of at least nine hours starting no later than midnight and ending no earlier than 5 a.m.

3. An exception to strict compliance with the night work restriction may be made by the competent authority when:

- (a) the effective training of the seafarers concerned, in accordance with established programmes and schedules, would be impaired; or
- (b) the specific nature of the duty or a recognized training programme requires that the seafarers covered by the exception perform duties at night and the authority determines, after consultation with the shipowners’ and seafarers’ organizations concerned, that the work will not be detrimental to their health or well-being.

4. The employment, engagement or work of seafarers under the age of 18 shall be prohibited where the work is likely to jeopardize their health or safety. The types of such work shall be determined by national laws or regulations or by the competent authority, after consultation with the shipowners’ and seafarers’ organizations concerned, in accordance with relevant international standards.

#### Guideline B1.1 – Minimum age

1. When regulating working and living conditions, Members should give special attention to the needs of young persons under the age of 18.

#### Regulation 1.2 – Medical certificate

Purpose: To ensure that all seafarers are medically fit to perform their duties at sea

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties.

2. Exceptions can only be permitted as prescribed in the Code.

#### Standard A1.2 – Medical certificate

1. The competent authority shall require that, prior to beginning work on a ship, seafarers hold a valid medical certificate attesting that they are medically fit to perform the duties they are to carry out at sea.

2. In order to ensure that medical certificates genuinely reflect seafarers’ state of health, in light of the duties they are to perform, the competent authority shall, after consultation with the shipowners’ and seafarers’ organizations concerned, and giving due consideration to applicable international guidelines referred to in Part B of this Code, prescribe the nature of the medical examination and certificate.

3. This Standard is without prejudice to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended

(“STCW”). A medical certificate issued in accordance with the requirements of STCW shall be accepted by the competent authority, for the purpose of Regulation 1.2. A medical certificate meeting the substance of those requirements, in the case of seafarers not covered by STCW, shall similarly be accepted.

4. The medical certificate shall be issued by a duly qualified medical practitioner or, in the case of a certificate solely concerning eyesight, by a person recognized by the competent authority as qualified to issue such a certificate. Practitioners must enjoy full professional independence in exercising their medical judgement in undertaking medical examination procedures.

5. Seafarers that have been refused a certificate or have had a limitation imposed on their ability to work, in particular with respect to time, field of work or trading area, shall be given the opportunity to have a further examination by another independent medical practitioner or by an independent medical referee.

6. Each medical certificate shall state in particular that:

- (a) the hearing and sight of the seafarer concerned, and the colour vision in the case of a seafarer to be employed in capacities where fitness for the work to be performed is liable to be affected by defective colour vision, are all satisfactory; and
- (b) the seafarer concerned is not suffering from any medical condition likely to be aggravated by service at sea or to render the seafarer unfit for such service or to endanger the health of other persons on board.

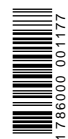
7. Unless a shorter period is required by reason of the specific duties to be performed by the seafarer concerned or is required under STCW:

- (a) a medical certificate shall be valid for a maximum period of two years unless the seafarer is under the age of 18, in which case the maximum period of validity shall be one year;
- (b) a certification of colour vision shall be valid for a maximum period of six years.

8. In urgent cases the competent authority may permit a seafarer to work without a valid medical certificate until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that:

- (a) the period of such permission does not exceed three months; and
- (b) the seafarer concerned is in possession of an expired medical certificate of recent date.

9. If the period of validity of a certificate expires in the course of a voyage, the certificate shall continue in force until the next port of call where the seafarer can obtain a medical certificate from a qualified medical practitioner, provided that the period shall not exceed three months.



1786000 001177

10. The medical certificates for seafarers working on ships ordinarily engaged on international voyages must as a minimum be provided in English.

#### Guideline B1.2 – Medical certificate

##### Guideline B1.2.1 – International guidelines

1. The competent authority, medical practitioners, examiners, shipowners, seafarers' representatives and all other persons concerned with the conduct of medical fitness examinations of seafarer candidates and serving seafarers should follow the ILO/WHO Guidelines for Conducting Pre-sea and Periodic Medical Fitness Examinations for Seafarers, including any subsequent versions, and any other applicable international guidelines published by the International Labour Organization, the International Maritime Organization or the World Health Organization.

#### Regulation 1.3 – Training and qualifications

Purpose: To ensure that seafarers are trained or qualified to carry out their duties on board ship

1. Seafarers shall not work on a ship unless they are trained or certified as competent or otherwise qualified to perform their duties.

2. Seafarers shall not be permitted to work on a ship unless they have successfully completed training for personal safety on board ship.

3. Training and certification in accordance with the mandatory instruments adopted by the International Maritime Organization shall be considered as meeting the requirements of paragraphs 1 and 2 of this Regulation.

4. Any Member which, at the time of its ratification of this Convention, was bound by the Certification of Able Seamen Convention, 1946 (No. 74), shall continue to carry out the obligations under that Convention unless and until mandatory provisions covering its subject matter have been adopted by the International Maritime Organization and entered into force, or until five years have elapsed since the entry into force of this Convention in accordance with paragraph 3 of Article VIII, whichever date is earlier.

#### Regulation 1.4 – Recruitment and placement

Purpose: To ensure that seafarers have access to an efficient and well-regulated seafarer recruitment and placement system

1. All seafarers shall have access to an efficient, adequate and accountable system for finding employment on board ship without charge to the seafarer.

2. Seafarer recruitment and placement services operating in a Member's territory shall conform to the standards set out in the Code.

3. Each Member shall require, in respect of seafarers who work on ships that fly its flag that shipowners who use seafarer recruitment and placement services that are based in countries or territories, in which this Conven-

tion does not apply, ensure that those services conform to the requirements set out in the Code.

#### Standard A1.4 – Recruitment and placement

1. Each Member that operates a public seafarer recruitment and placement service shall ensure that the service is operated in an orderly manner that protects and promotes seafarers' employment rights as provided in this Convention.

2. Where a Member has private seafarer recruitment and placement services operating in its territory whose primary purpose is the recruitment and placement of seafarers or which recruit and place a significant number of seafarers, they shall be operated only in conformity with a standardized system of licensing or certification or other form of regulation. This system shall be established, modified or changed only after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. In the event of doubt as to whether this Convention applies to a private recruitment and placement service, the question shall be determined by the competent authority in each Member after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned. Undue proliferation of private seafarer recruitment and placement services shall not be encouraged.

3. The provisions of paragraph 2 of this Standard shall also apply – to the extent that they are determined by the competent authority, in consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, to be appropriate – in the context of recruitment and placement services operated by a seafarers' organization in the territory of the Member for the supply of seafarers who are nationals of that Member to ships which fly its flag. The services covered by this paragraph are those fulfilling the following conditions:

- (a) the recruitment and placement service is operated pursuant to a collective bargaining agreement between that organization and a shipowner;
- (b) both the seafarers' organization and the shipowner are based in the territory of the Member;
- (c) The Member has national laws or regulations or a procedure to authorize or register the collective bargaining agreement permitting the operation of the recruitment and placement service; and
- (d) the recruitment and placement service is operated in an orderly manner and measures are in place to protect and promote seafarers' employment rights comparable to those provided in paragraph 5 of this Standard.

4. Nothing in this Standard or Regulation 1.4 shall be deemed to:

- (a) prevent a Member from maintaining a free public seafarer recruitment and placement service for seafarers in the framework of a policy to meet the needs of seafarers and shipown-



1786000 001177

ers, whether the service forms part of or is co-ordinated with a public employment service for all workers and employers; or

- (b) impose on a Member the obligation to establish a system for the operation of private seafarer recruitment or placement services in its territory.

5. A Member adopting a system referred to in paragraph 2 of this Standard shall, in its laws and regulations or other measures, at a minimum:

- (a) prohibit seafarer recruitment and placement services from using means, mechanisms or lists intended to prevent or deter seafarers from gaining employment for which they are qualified;
- (b) require that no fees or other charges for seafarer recruitment or placement or for providing employment to seafarers are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarer, other than the cost of the seafarer obtaining a national statutory medical certificate, the national seafarer's book and a passport or other similar personal travel documents, not including, however, the cost of visas, which shall be borne by the shipowner; and
- (c) ensure that seafarer recruitment and placement services operating in its territory:
  - (i) maintain an up-to-date register of all seafarers recruited or placed through them, to be available for inspection by the competent authority;
  - (ii) make sure that seafarers are informed of their rights and duties under their employment agreements prior to or in the process of engagement and that proper arrangements are made for seafarers to examine their employment agreements before and after they are signed and for them to receive a copy of the agreements;
  - (iii) verify that seafarers recruited or placed by them are qualified and hold the documents necessary for the job concerned, and that the seafarers' employment agreements are in accordance with applicable laws and regulations and any collective bargaining agreement that forms part of the employment agreement;
  - (iv) make sure, as far as practicable, that the shipowner has the means to protect seafarers from being stranded in a foreign port;
  - (v) examine and respond to any complaint concerning their activities and advise the competent authority of any unresolved complaint;
  - (vi) establish a system of protection, by way of insurance or an equivalent appropriate measure, to compensate seafarers for monetary loss that they may incur as a result of the fail-

ure of a recruitment and placement service or the relevant shipowner under the seafarers' employment agreement to meet its obligations to them.

6. The competent authority shall closely supervise and control all seafarer recruitment and placement services operating in the territory of the Member concerned. Any licenses or certificates or similar authorizations for the operation of private services in the territory are granted or renewed only after verification that the seafarer recruitment and placement service concerned meets the requirements of national laws and regulations.

7. The competent authority shall ensure that adequate machinery and procedures exist for the investigation, if necessary, of complaints concerning the activities of seafarer recruitment and placement services, involving, as appropriate, representatives of shipowners and seafarers.

8. Each Member which has ratified this Convention shall, in so far as practicable, advise its nationals on the possible problems of signing on a ship that flies the flag of a State which has not ratified the Convention, until it is satisfied that standards equivalent to those fixed by this Convention are being applied. Measures taken to this effect by the Member that has ratified this Convention shall not be in contradiction with the principle of free movement of workers stipulated by the treaties to which the two States concerned may be parties.

9. Each Member which has ratified this Convention shall require that shipowners of ships that fly its flag, who use seafarer recruitment and placement services based in countries or territories in which this Convention does not apply, ensure, as far as practicable, that those services meet the requirements of this Standard.

10. Nothing in this Standard shall be understood as diminishing the obligations and responsibilities of shipowners or of a Member with respect to ships that fly its flag.

#### Guideline B1.4 – Recruitment and placement

##### Guideline B1.4.1 – Organizational and operational guidelines

1. When fulfilling its obligations under Standard A1.4, paragraph 1, the competent authority should consider:

- (a) taking the necessary measures to promote effective cooperation among seafarer recruitment and placement services, whether public or private;
- (b) the needs of the maritime industry at both the national and international levels, when developing training programmes for seafarers that form the part of the ship's crew that is responsible for the ship's safe navigation and pollution prevention operations, with the participation of shipowners, seafarers and the relevant training institutions;



1786000 001177

- (c) making suitable arrangements for the cooperation of representative shipowners' and seafarers' organizations in the organization and operation of the public seafarer recruitment and placement services, where they exist;
- (d) determining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, the conditions under which seafarers' personal data may be processed by seafarer recruitment and placement services, including the collection, storage, combination and communication of such data to third parties;
- (e) maintaining an arrangement for the collection and analysis of all relevant information on the maritime labour market, including the current and prospective supply of seafarers that work as crew classified by age, sex, rank and qualifications, and the industry's requirements, the collection of data on age or sex being admissible only for statistical purposes or if used in the framework of a programme to prevent discrimination based on age or sex;
- (f) ensuring that the staff responsible for the supervision of public and private seafarer recruitment and placement services for ship's crew with responsibility for the ship's safe navigation and pollution prevention operations have had adequate training, including approved sea-service experience, and have relevant knowledge of the maritime industry, including the relevant maritime international instruments on training, certification and labour standards;
- (g) prescribing operational standards and adopting codes of conduct and ethical practices for seafarer recruitment and placement services; and
- (h) exercising supervision of the licensing or certification system on the basis of a system of quality standards.

2. In establishing the system referred to in Standard A1.4, paragraph 2, each Member should consider requiring seafarer recruitment and placement services, established in its territory, to develop and maintain verifiable operational practices. These operational practices for private seafarer recruitment and placement services and, to the extent that they are applicable, for public seafarer recruitment and placement services should address the following matters:

- (a) medical examinations, seafarers' identity documents and such other items as may be required for the seafarer to gain employment;
- (b) maintaining, with due regard to the right to privacy and the need to protect confidentiality, full and complete records of the seafarers covered by their recruitment and placement system, which should include but not be limited to:

- (i) the seafarers' qualifications;
- (ii) record of employment;
- (iii) personal data relevant to employment; and
- (iv) medical data relevant to employment;
- (c) maintaining up-to-date lists of the ships for which the seafarer recruitment and placement services provide seafarers and ensuring that there is a means by which the services can be contacted in an emergency at all hours;
- (d) procedures to ensure that seafarers are not subject to exploitation by the seafarer recruitment and placement services or their personnel with regard to the offer of engagement on particular ships or by particular companies;
- (e) procedures to prevent the opportunities for exploitation of seafarers arising from the issue of joining advances or any other financial transaction between the shipowner and the seafarers which are handled by the seafarer recruitment and placement services;
- (f) clearly publicizing costs, if any, which the seafarer will be expected to bear in the recruitment process;
- (g) ensuring that seafarers are advised of any particular conditions applicable to the job for which they are to be engaged and of the particular shipowner's policies relating to their employment;
- (h) procedures which are in accordance with the principles of natural justice for dealing with cases of incompetence or indiscipline consistent with national laws and practice and, where applicable, with collective agreements;
- (i) procedures to ensure, as far as practicable, that all mandatory certificates and documents submitted for employment are up to date and have not been fraudulently obtained and that employment references are verified;
- (j) procedures to ensure that requests for information or advice by families of seafarers while the seafarers are at sea are dealt with promptly and sympathetically and at no cost; and
- (k) verifying that labour conditions on ships where seafarers are placed are in conformity with applicable collective bargaining agreements concluded between a shipowner and a representative seafarers' organization and, as a matter of policy, supplying seafarers only to shipowners that offer terms and conditions of employment to seafarers which comply with applicable laws or regulations or collective agreements.

3. Consideration should be given to encouraging international cooperation between Members and relevant organizations, such as:



- (a) the systematic exchange of information on the maritime industry and labour market on a bilateral, regional and multilateral basis;
- (b) the exchange of information on maritime labour legislation;
- (c) the harmonization of policies, working methods and legislation governing recruitment and placement of seafarers;
- (d) the improvement of procedures and conditions for the international recruitment and placement of seafarers; and
- (e) workforce planning, taking account of the supply of and demand for seafarers and the requirements of the maritime industry.

## TITLE 2. CONDITIONS OF EMPLOYMENT

### Conditions of employment

#### Regulation 2.1 – Seafarers’ employment agreements

Purpose: To ensure that seafarers have a fair employment agreement

1. The terms and conditions for employment of a seafarer shall be set out or referred to in a clear written legally enforceable agreement and shall be consistent with the standards set out in the Code.

2. Seafarers’ employment agreements shall be agreed to by the seafarer under conditions which ensure that the seafarer has an opportunity to review and seek advice on the terms and conditions in the agreement and freely accepts them before signing.

3. To the extent compatible with the Member’s national law and practice, seafarers’ employment agreements shall be understood to incorporate any applicable collective bargaining agreements.

#### Standard A2.1 – Seafarers’ employment agreements

1. Each Member shall adopt laws or regulations requiring that ships that fly its flag comply with the following requirements:

- (a) seafarers working on ships that fly its flag shall have a seafarers’ employment agreement signed by both the seafarer and the shipowner or a representative of the shipowner (or, where they are not employees, evidence of contractual or similar arrangements) providing them with decent working and living conditions on board the ship as required by this Convention;
- (b) seafarers signing a seafarers’ employment agreement shall be given an opportunity to examine and seek advice on the agreement before signing, as well as such other facilities as are necessary to ensure that they have freely entered into an agreement with a sufficient understanding of their rights and responsibilities;

- (c) the shipowner and seafarer concerned shall each have a signed original of the seafarers’ employment agreement;
- (d) measures shall be taken to ensure that clear information as to the conditions of their employment can be easily obtained on board by seafarers, including the ship’s master, and that such information, including a copy of the seafarers’ employment agreement, is also accessible for review by officers of a competent authority, including those in ports to be visited; and
- (e) seafarers shall be given a document containing a record of their employment on board the ship.

2. Where a collective bargaining agreement forms all or part of a seafarers’ employment agreement, a copy of that agreement shall be available on board. Where the language of the seafarers’ employment agreement and any applicable collective bargaining agreement is not in English, the following shall also be available in English (except for ships engaged only in domestic voyages):

- (a) a copy of a standard form of the agreement; and
- (b) the portions of the collective bargaining agreement that are subject to a port State inspection under Regulation 5.2.

3. The document referred to in paragraph 1(e) of this Standard shall not contain any statement as to the quality of the seafarers’ work or as to their wages. The form of the document, the particulars to be recorded and the manner in which such particulars are to be entered, shall be determined by national law.

4. Each Member shall adopt laws and regulations specifying the matters that are to be included in all seafarers’ employment agreements governed by its national law. Seafarers’ employment agreements shall in all cases contain the following particulars:

- (a) the seafarer’s full name, date of birth or age, and birthplace;
- (b) the shipowner’s name and address;
- (c) the place where and date when the seafarers’ employment agreement is entered into;
- (d) the capacity in which the seafarer is to be employed;
- (e) the amount of the seafarer’s wages or, where applicable, the formula used for calculating them;
- (f) the amount of paid annual leave or, where applicable, the formula used for calculating it;
- (g) the termination of the agreement and the conditions thereof, including:
  - (i) if the agreement has been made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it, as well as the required notice period, which shall not be less for the shipowner than for the seafarer;



1786000 001177

(ii) if the agreement has been made for a definite period, the date fixed for its expiry; and

(iii) if the agreement has been made for a voyage, the port of destination and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged;

(h) the health and social security protection benefits to be provided to the seafarer by the shipowner;

(i) the seafarer's entitlement to repatriation;

(j) reference to the collective bargaining agreement, if applicable; and

(k) any other particulars which national law may require.

5. Each Member shall adopt laws or regulations establishing minimum notice periods to be given by the seafarers and shipowners for the early termination of a seafarers' employment agreement. The duration of these minimum periods shall be determined after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, but shall not be shorter than seven days.

6. A notice period shorter than the minimum may be given in circumstances which are recognized under national law or regulations or applicable collective bargaining agreements as justifying termination of the employment agreement at shorter notice or without notice. In determining those circumstances, each Member shall ensure that the need of the seafarer to terminate, without penalty, the employment agreement on shorter notice or without notice for compassionate or other urgent reasons is taken into account.

#### Guideline B2.1 – Seafarers' employment agreements

##### Guideline B2.1.1 – Record of employment

1. In determining the particulars to be recorded in the record of employment referred to in Standard A2.1, paragraph 1(e), each Member should ensure that this document contains sufficient information, with a translation in English, to facilitate the acquisition of further work or to satisfy the sea-service requirements for upgrading or promotion. A seafarers' discharge book may satisfy the requirements of paragraph 1(e) of that Standard.

#### Regulation 2.2 – Wages

Purpose: To ensure that seafarers are paid for their services

1. All seafarers shall be paid for their work regularly and in full in accordance with their employment agreements.

#### Standard A2.2 – Wages

1. Each Member shall require that payments due to seafarers working on ships that fly its flag are made at no greater than monthly intervals and in accordance with any applicable collective agreement.

2. Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and the amounts paid, including wages, additional payments and the rate of exchange used where payment has been made in a currency or at a rate different from the one agreed to.

3. Each Member shall require that shipowners take measures, such as those set out in paragraph 4 of this Standard, to provide seafarers with a means to transmit all or part of their earnings to their families or dependants or legal beneficiaries.

4. Measures to ensure that seafarers are able to transmit their earnings to their families include:

(a) a system for enabling seafarers, at the time of their entering employment or during it, to allot, if they so desire, a proportion of their wages for remittance at regular intervals to their families by bank transfers or similar means; and

(b) a requirement that allotments should be remitted in due time and directly to the person or persons nominated by the seafarers.

5. Any charge for the service under paragraphs 3 and 4 of this Standard shall be reasonable in amount, and the rate of currency exchange, unless otherwise provided, shall, in accordance with national laws or regulations, be at the prevailing market rate or the official published rate and not unfavourable to the seafarer.

6. Each Member that adopts national laws or regulations governing seafarers' wages shall give due consideration to the guidance provided in Part B of the Code.

#### Guideline B2.2 – Wages

##### Guideline B2.2.1 – Specific definitions

1. For the purpose of this Guideline, the term:

(a) able seafarer means any seafarer who is deemed competent to perform any duty which may be required of a rating serving in the deck department, other than the duties of a supervisory or specialist rating, or who is defined as such by national laws, regulations or practice, or by collective agreement;

(b) basic pay or wages means the pay, however composed, for normal hours of work; it does not include payments for overtime worked, bonuses, allowances, paid leave or any other additional remuneration;

(c) consolidated wage means a wage or salary which includes the basic pay and other pay-related benefits; a consolidated wage may include compensation for all overtime hours which are worked and all other pay-related benefits, or it may include only certain benefits in a partial consolidation;

(d) hours of work means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;



1786000 001177

- (e) overtime means time worked in excess of the normal hours of work.

#### Guideline B2.2.2 – Calculation and payment

1. For seafarers whose remuneration includes separate compensation for overtime worked:

- (a) for the purpose of calculating wages, the normal hours of work at sea and in port should not exceed eight hours per day;
- (b) for the purpose of calculating overtime, the number of normal hours per week covered by the basic pay or wages should be prescribed by national laws or regulations, if not determined by collective agreements, but should not exceed 48 hours per week; collective agreements may provide for a different but not less favourable treatment;
- (c) the rate or rates of compensation for overtime, which should be not less than one and one-quarter times the basic pay or wages per hour, should be prescribed by national laws or regulations or by collective agreements, if applicable; and
- (d) records of all overtime worked should be maintained by the master, or a person assigned by the master, and endorsed by the seafarer at no greater than monthly intervals.

2. For seafarers whose wages are fully or partially consolidated:

- (a) the seafarers' employment agreement should specify clearly, where appropriate, the number of hours of work expected of the seafarer in return for this remuneration, and any additional allowances which might be due in addition to the consolidated wage, and in which circumstances;
- (b) where hourly overtime is payable for hours worked in excess of those covered by the consolidated wage, the hourly rate should be not less than one and one-quarter times the basic rate corresponding to the normal hours of work as defined in paragraph 1 of this Guideline; the same principle should be applied to the overtime hours included in the consolidated wage;
- (c) remuneration for that portion of the fully or partially consolidated wage representing the normal hours of work as defined in paragraph 1(a) of this Guideline should be no less than the applicable minimum wage; and
- (d) for seafarers whose wages are partially consolidated, records of all overtime worked should be maintained and endorsed as provided for in paragraph 1(d) of this Guideline.

3. National laws or regulations or collective agreements may provide for compensation for overtime or for work performed on the weekly day of rest and on public

holidays by at least equivalent time off duty and off the ship or additional leave in lieu of remuneration or any other compensation so provided.

4. National laws and regulations adopted after consulting the representative shipowners' and seafarers' organizations or, as appropriate, collective agreements should take into account the following principles:

- (a) equal remuneration for work of equal value should apply to all seafarers employed on the same ship without discrimination based upon race, colour, sex, religion, political opinion, national extraction or social origin;
- (b) the seafarers' employment agreement specifying the applicable wages or wage rates should be carried on board the ship; information on the amount of wages or wage rates should be made available to each seafarer, either by providing at least one signed copy of the relevant information to the seafarer in a language which the seafarer understands, or by posting a copy of the agreement in a place accessible to seafarers or by some other appropriate means;
- (c) wages should be paid in legal tender; where appropriate, they may be paid by bank transfer, bank cheque, postal cheque or money order;
- (d) on termination of engagement all remuneration due should be paid without undue delay;
- (e) adequate penalties or other appropriate remedies should be imposed by the competent authority where shipowners unduly delay, or fail to make, payment of all remuneration due;
- (f) wages should be paid directly to seafarers' designated bank accounts unless they request otherwise in writing;
- (g) subject to subparagraph (h) of this paragraph, the shipowner should impose no limit on seafarers' freedom to dispose of their remuneration;
- (h) deduction from remuneration should be permitted only if:
  - (i) there is an express provision in national laws or regulations or in an applicable collective agreement and the seafarer has been informed, in the manner deemed most appropriate by the competent authority, of the conditions for such deductions; and
  - (ii) the deductions do not in total exceed the limit that may have been established by national laws or regulations or collective agreements or court decisions for making such deductions;
- (i) no deductions should be made from a seafarer's remuneration in respect of obtaining or retaining employment;



1786000 001177

- (j) monetary fines against seafarers other than those authorized by national laws or regulations, collective agreements or other measures should be prohibited;
- (k) the competent authority should have the power to inspect stores and services provided on board ship to ensure that fair and reasonable prices are applied for the benefit of the seafarers concerned; and
- (l) to the extent that seafarers' claims for wages and other sums due in respect of their employment are not secured in accordance with the provisions of the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993, such claims should be protected in accordance with the Protection of Workers' Claims (Employer's Insolvency) Convention, 1992 (No. 173).

5. Each Member should, after consulting with representative shipowners' and seafarers' organizations, have procedures to investigate complaints relating to any matter contained in this Guideline.

#### Guideline B2.2.3 – Minimum wages

1. Without prejudice to the principle of free collective bargaining, each Member should, after consulting representative shipowners' and seafarers' organizations, establish procedures for determining minimum wages for seafarers. Representative shipowners' and seafarers' organizations should participate in the operation of such procedures.

2. When establishing such procedures and in fixing minimum wages, due regard should be given to international labour standards concerning minimum wage fixing, as well as the following principles:

- (a) the level of minimum wages should take into account the nature of maritime employment, crewing levels of ships, and seafarers' normal hours of work; and
- (b) the level of minimum wages should be adjusted to take into account changes in the cost of living and in the needs of seafarers.

3. The competent authority should ensure:

- (a) by means of a system of supervision and sanctions, that wages are paid at not less than the rate or rates fixed; and
- (b) that any seafarers who have been paid at a rate lower than the minimum wage are enabled to recover, by an inexpensive and expeditious judicial or other procedure, the amount by which they have been underpaid.

Guideline B2.2.4 – Minimum monthly basic pay or wage figure for able seafarers

1. The basic pay or wages for a calendar month of service for an able seafarer should be no less than the amount periodically set by the Joint Maritime Commis-

sion or another body authorized by the Governing Body of the International Labour Office. Upon a decision of the Governing Body, the Director-General shall notify any revised amount to the Members of the Organization.

2. Nothing in this Guideline should be deemed to prejudice arrangements agreed between shipowners or their organizations and seafarers' organizations with regard to the regulation of standard minimum terms and conditions of employment, provided such terms and conditions are recognized by the competent authority.

#### Regulation 2.3 – Hours of work and hours of rest

Purpose: To ensure that seafarers have regulated hours of work or hours of rest

- 1. Each Member shall ensure that the hours of work or hours of rest for seafarers are regulated.
- 2. Each Member shall establish maximum hours of work or minimum hours of rest over given periods that are consistent with the provisions in the Code.

#### Standard A2.3 – Hours of work and hours of rest

1. For the purpose of this Standard, the term:

- (a) hours of work means time during which seafarers are required to do work on account of the ship;
- (b) hours of rest means time outside hours of work; this term does not include short breaks.

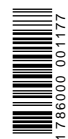
2. Each Member shall within the limits set out in paragraphs 5 to 8 of this Standard fix either a maximum number of hours of work which shall not be exceeded in a given period of time, or a minimum number of hours of rest which shall be provided in a given period of time.

3. Each Member acknowledges that the normal working hours' standard for seafarers, like that for other workers, shall be based on an eight-hour day with one day of rest per week and rest on public holidays. However, this shall not prevent the Member from having procedures to authorize or register a collective agreement which determines seafarers' normal working hours on a basis no less favourable than this standard.

4. In determining the national standards, each Member shall take account of the danger posed by the fatigue of seafarers, especially those whose duties involve navigational safety and the safe and secure operation of the ship.

5. The limits on hours of work or rest shall be as follows:

- (a) maximum hours of work shall not exceed:
  - (i) 14 hours in any 24-hour period; and
  - (ii) 72 hours in any seven-day period; or
- (b) minimum hours of rest shall not be less than:
  - (i) ten hours in any 24-hour period; and
  - (ii) 77 hours in any seven-day period.



1786000 001177

6. Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

7. Musters, fire-fighting and lifeboat drills, and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

8. When a seafarer is on call, such as when a machinery space is unattended, the seafarer shall have an adequate compensatory rest period if the normal period of rest is disturbed by call-outs to work.

9. If no collective agreement or arbitration award exists or if the competent authority determines that the provisions in the agreement or award in respect of paragraph 7 or 8 of this Standard are inadequate, the competent authority shall determine such provisions to ensure the seafarers concerned have sufficient rest.

10. Each Member shall require the posting, in an easily accessible place, of a table with the shipboard working arrangements, which shall contain for every position at least:

- (a) the schedule of service at sea and service in port; and
- (b) the maximum hours of work or the minimum hours of rest required by national laws or regulations or applicable collective agreements.

11. The table referred to in paragraph 10 of this Standard shall be established in a standardized format in the working language or languages of the ship and in English.

12. Each Member shall require that records of seafarers' daily hours of work or of their daily hours of rest be maintained to allow monitoring of compliance with paragraphs 5 to 11 inclusive of this Standard. The records shall be in a standardized format established by the competent authority taking into account any available guidelines of the International Labour Organization or shall be in any standard format prepared by the Organization. They shall be in the languages required by paragraph 11 of this Standard. The seafarers shall receive a copy of the records pertaining to them which shall be endorsed by the master, or a person authorized by the master, and by the seafarers.

13. Nothing in paragraphs 5 and 6 of this Standard shall prevent a Member from having national laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorize or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the provisions of this Standard but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

14. Nothing in this Standard shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the

purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

#### Guideline B2.3 – Hours of work and hours of rest

##### Guideline B2.3.1 – Young seafarers

1. At sea and in port the following provisions should apply to all young seafarers under the age of 18:

- (a) working hours should not exceed eight hours per day and 40 hours per week and overtime should be worked only where unavoidable for safety reasons;
- (b) sufficient time should be allowed for all meals, and a break of at least one hour for the main meal of the day should be assured; and
- (c) a 15-minute rest period as soon as possible following each two hours of continuous work should be allowed.

2. Exceptionally, the provisions of paragraph 1 of this Guideline need not be applied if:

- (a) they are impracticable for young seafarers in the deck, engine room and catering departments assigned to watchkeeping duties or working on a rostered shiftwork system; or
- (b) the effective training of young seafarers in accordance with established programmes and schedules would be impaired.

3. Such exceptional situations should be recorded, with reasons, and signed by the master.

4. Paragraph 1 of this Guideline does not exempt young seafarers from the general obligation on all seafarers to work during any emergency as provided for in Standard A2.3, paragraph 14.

#### Regulation 2.4 – Entitlement to leave

Purpose: To ensure that seafarers have adequate leave

1. Each Member shall require that seafarers employed on ships that fly its flag are given paid annual leave under appropriate conditions, in accordance with the provisions in the Code.

2. Seafarers shall be granted shore leave to benefit their health and well-being and with the operational requirements of their positions.

#### Standard A2.4 – Entitlement to leave

1. Each Member shall adopt laws and regulations determining the minimum standards for annual leave for seafarers serving on ships that fly its flag, taking proper account of the special needs of seafarers with respect to such leave.



1786000 001177

2. Subject to any collective agreement or laws or regulations providing for an appropriate method of calculation that takes account of the special needs of seafarers in this respect, the annual leave with pay entitlement shall be calculated on the basis of a minimum of 2.5 calendar days per month of employment. The manner in which the length of service is calculated shall be determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country. Justified absences from work shall not be considered as annual leave.

3. Any agreement to forgo the minimum annual leave with pay prescribed in this Standard, except in cases provided for by the competent authority, shall be prohibited.

#### Guideline B2.4 – Entitlement to leave

##### Guideline B2.4.1 – Calculation of entitlement

1. Under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country, service off-articles should be counted as part of the period of service.

2. Under conditions as determined by the competent authority or in an applicable collective agreement, absence from work to attend an approved maritime vocational training course or for such reasons as illness or injury or for maternity should be counted as part of the period of service.

3. The level of pay during annual leave should be at the seafarer's normal level of remuneration provided for by national laws or regulations or in the applicable seafarers' employment agreement. For seafarers employed for periods shorter than one year or in the event of termination of the employment relationship, entitlement to leave should be calculated on a pro-rata basis.

4. The following should not be counted as part of annual leave with pay:

- (a) public and customary holidays recognized as such in the flag State, whether or not they fall during the annual leave with pay;
- (b) periods of incapacity for work resulting from illness or injury or from maternity, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country;
- (c) temporary shore leave granted to a seafarer while under an employment agreement; and
- (d) compensatory leave of any kind, under conditions as determined by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

##### Guideline B2.4.2 – Taking of annual leave

1. The time at which annual leave is to be taken should, unless it is fixed by regulation, collective agreement, arbitration award or other means consistent with national practice, be determined by the shipowner after consultation and, as far as possible, in agreement with the seafarers concerned or their representatives.

2. Seafarers should in principle have the right to take annual leave in the place with which they have a substantial connection, which would normally be the same as the place to which they are entitled to be repatriated. Seafarers should not be required without their consent to take annual leave due to them in another place except under the provisions of a seafarers' employment agreement or of national laws or regulations.

3. If seafarers are required to take their annual leave from a place other than that permitted by paragraph 2 of this Guideline, they should be entitled to free transportation to the place where they were engaged or recruited, whichever is nearer their home; subsistence and other costs directly involved should be for the account of the shipowner; the travel time involved should not be deducted from the annual leave with pay due to the seafarer.

4. A seafarer taking annual leave should be recalled only in cases of extreme emergency and with the seafarer's consent.

##### Guideline B2.4.3 – Division and accumulation

1. The division of the annual leave with pay into parts, or the accumulation of such annual leave due in respect of one year together with a subsequent period of leave, may be authorized by the competent authority or through the appropriate machinery in each country.

2. Subject to paragraph 1 of this Guideline and unless otherwise provided in an agreement applicable to the shipowner and the seafarer concerned, the annual leave with pay recommended in this Guideline should consist of an uninterrupted period.

##### Guideline B2.4.4 – Young seafarers

1. Special measures should be considered with respect to young seafarers under the age of 18 who have served six months or any other shorter period of time under a collective agreement or seafarers' employment agreement without leave on a foreign-going ship which has not returned to their country of residence in that time, and will not return in the subsequent three months of the voyage. Such measures could consist of their repatriation at no expense to themselves to the place of original engagement in their country of residence for the purpose of taking any leave earned during the voyage.

#### Regulation 2.5 – Repatriation

Purpose: To ensure that seafarers are able to return home

1. Seafarers have a right to be repatriated at no cost to themselves in the circumstances and under the conditions specified in the Code.

2. Each Member shall require ships that fly its flag to provide financial security to ensure that seafarers are duly repatriated in accordance with the Code.

#### Standard A2.5 – Repatriation

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are entitled to repatriation in the following circumstances:



1786000 001177

- (a) if the seafarers' employment agreement expires while they are abroad;
- (b) when the seafarers' employment agreement is terminated:
  - (i) by the shipowner; or
  - (ii) by the seafarer for justified reasons; and also
- (c) when the seafarers are no longer able to carry out their duties under their employment agreement or cannot be expected to carry them out in the specific circumstances.

2. Each Member shall ensure that there are appropriate provisions in its laws and regulations or other measures or in collective bargaining agreements, prescribing:

- (a) the circumstances in which seafarers are entitled to repatriation in accordance with paragraph 1(b) and (c) of this Standard;
- (b) the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation – such periods to be less than 12 months; and
- (c) the precise entitlements to be accorded by shipowners for repatriation, including those relating to the destinations of repatriation, the mode of transport, the items of expense to be covered and other arrangements to be made by shipowners.

3. Each Member shall prohibit shipowners from requiring that seafarers make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of their employment, and also from recovering the cost of repatriation from the seafarers' wages or other entitlements except where the seafarer has been found, in accordance with national laws or regulations or other measures or applicable collective bargaining agreements, to be in serious default of the seafarer's employment obligations.

4. National laws and regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation under third-party contractual arrangements.

5. If a shipowner fails to make arrangements for or to meet the cost of repatriation of seafarers who are entitled to be repatriated:

- (a) the competent authority of the Member whose flag the ship flies shall arrange for repatriation of the seafarers concerned; if it fails to do so, the State from which the seafarers are to be repatriated or the State of which they are a national may arrange for their repatriation and recover the cost from the Member whose flag the ship flies;
- (b) costs incurred in repatriating seafarers shall be recoverable from the shipowner by the Member whose flag the ship flies;
- (c) the expenses of repatriation shall in no case be a charge upon the seafarers, except as provided for in paragraph 3 of this Standard.

6. Taking into account applicable international instruments, including the International Convention on Arrest of Ships, 1999, a Member which has paid the cost of repatriation pursuant to this Code may detain, or request the detention of, the ships of the shipowner concerned until the reimbursement has been made in accordance with paragraph 5 of this Standard.

7. Each Member shall facilitate the repatriation of seafarers serving on ships which call at its ports or pass through its territorial or internal waters, as well as their replacement on board.

8. In particular, a Member shall not refuse the right of repatriation to any seafarer because of the financial circumstances of a shipowner or because of the shipowner's inability or unwillingness to replace a seafarer.

9. Each Member shall require that ships that fly its flag carry and make available to seafarers a copy of the applicable national provisions regarding repatriation written in an appropriate language.

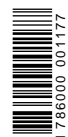
#### Guideline B2.5 – Repatriation

##### Guideline B2.5.1 – Entitlement

1. Seafarers should be entitled to repatriation:

- (a) in the case covered by Standard A2.5, paragraph 1(a), upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the seafarers' employment agreement;
- (b) in the cases covered by Standard A2.5, paragraph 1(b) and (c):
  - (i) in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;
  - (ii) in the event of shipwreck;
  - (iii) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil their legal or contractual obligations as an employer of the seafarers by reason of insolvency, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason;
  - (iv) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or seafarers' employment agreements, to which the seafarer does not consent to go; and
  - (v) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason.

2. In determining the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation, in accordance with this Code, account should be taken of factors affecting the seafarers' working environment. Each Member should seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and might be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission.



1786000 001177

3. The costs to be borne by the shipowner for repatriation under Standard A2.5 should include at least the following:

- (a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with paragraph 6 of this Guideline;
- (b) accommodation and food from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination;
- (c) pay and allowances from the moment the seafarers leave the ship until they reach the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements;
- (d) transportation of 30 kg of the seafarers' personal luggage to the repatriation destination; and
- (e) medical treatment when necessary until the seafarers are medically fit to travel to the repatriation destination.

4. Time spent awaiting repatriation and repatriation travel time should not be deducted from paid leave accrued to the seafarers.

5. Shipowners should be required to continue to cover the costs of repatriation until the seafarers concerned are landed at a destination prescribed pursuant to this Code or are provided with suitable employment on board a ship proceeding to one of those destinations.

6. Each Member should require that shipowners take responsibility for repatriation arrangements by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport should be by air. The Member should prescribe the destinations to which seafarers may be repatriated. The destinations should include the countries with which seafarers may be deemed to have a substantial connection including:

- (a) the place at which the seafarer agreed to enter into the engagement;
- (b) the place stipulated by collective agreement;
- (c) the seafarer's country of residence; or
- (d) such other place as may be mutually agreed at the time of engagement.

7. Seafarers should have the right to choose from among the prescribed destinations the place to which they are to be repatriated.

8. The entitlement to repatriation may lapse if the seafarers concerned do not claim it within a reasonable period of time to be defined by national laws or regulations or collective agreements.

#### Guideline B2.5.2 – Implementation by Members

1. Every possible practical assistance should be given to a seafarer stranded in a foreign port pending repatriation and in the event of delay in the repatriation of the sea-

farer, the competent authority in the foreign port should ensure that the consular or local representative of the flag State and the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate, is informed immediately.

2. Each Member should have regard to whether proper provision is made:

- (a) for the return of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port for reasons for which they are not responsible:
  - (i) to the port at which the seafarer concerned was engaged; or
  - (ii) to a port in the seafarer's State of nationality or State of residence, as appropriate; or
  - (iii) to another port agreed upon between the seafarer and the master or shipowner, with the approval of the competent authority or under other appropriate safeguards;
- (b) for medical care and maintenance of seafarers employed on a ship that flies the flag of a foreign country who are put ashore in a foreign port in consequence of sickness or injury incurred in the service of the ship and not due to their own willful misconduct.

3. If, after young seafarers under the age of 18 have served on a ship for at least four months during their first foreign-going voyage, it becomes apparent that they are unsuited to life at sea, they should be given the opportunity of being repatriated at no expense to themselves from the first suitable port of call in which there are consular services of the flag State, or the State of nationality or residence of the young seafarer. Notification of any such repatriation, with the reasons therefor, should be given to the authority which issued the papers enabling the young seafarers concerned to take up seagoing employment.

Regulation 2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

Purpose: To ensure that seafarers are compensated when a ship is lost or has foundered

1. Seafarers are entitled to adequate compensation in the case of injury, loss or unemployment arising from the ship's loss or foundering.

Standard A2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering

1. Each Member shall make rules ensuring that, in every case of loss or foundering of any ship, the shipowner shall pay to each seafarer on board an indemnity against unemployment resulting from such loss or foundering.

2. The rules referred to in paragraph 1 of this Standard shall be without prejudice to any other rights a seafarer may have under the national law of the Member concerned for losses or injuries arising from a ship's loss or foundering.

Guideline B2.6 – Seafarer compensation for the ship's loss or foundering



1786000 001177

## Guideline B2.6.1 – Calculation of indemnity against unemployment

1. The indemnity against unemployment resulting from a ship's foundering or loss should be paid for the days during which the seafarer remains in fact unemployed at the same rate as the wages payable under the employment agreement, but the total indemnity payable to any one seafarer may be limited to two months' wages.

2. Each Member should ensure that seafarers have the same legal remedies for recovering such indemnities as they have for recovering arrears of wages earned during the service.

## Regulation 2.7 – Manning levels

Purpose: To ensure that seafarers work on board ships with sufficient personnel for the safe, efficient and secure operation of the ship

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers employed on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security under all conditions, taking into account concerns about seafarer fatigue and the particular nature and conditions of the voyage.

## Standard A2.7 – Manning levels

1. Each Member shall require that all ships that fly its flag have a sufficient number of seafarers on board to ensure that ships are operated safely, efficiently and with due regard to security. Every ship shall be manned by a crew that is adequate, in terms of size and qualifications, to ensure the safety and security of the ship and its personnel, under all operating conditions, in accordance with the minimum safe manning document or an equivalent issued by the competent authority, and to comply with the standards of this Convention.

2. When determining, approving or revising manning levels, the competent authority shall take into account the need to avoid or minimize excessive hours of work to ensure sufficient rest and to limit fatigue, as well as the principles in applicable international instruments, especially those of the International Maritime Organization, on manning levels.

3. When determining manning levels, the competent authority shall take into account all the requirements within Regulation 3.2 and Standard A3.2 concerning food and catering.

## Guideline B2.7 – Manning levels

### Guideline B2.7.1 – Dispute settlement

1. Each Member should maintain, or satisfy itself that there is maintained, efficient machinery for the investigation and settlement of complaints or disputes concerning the manning levels on a ship.

2. Representatives of shipowners' and seafarers' organizations should participate, with or without other persons or authorities, in the operation of such machinery.

Regulation 2.8 – Career and skill development and opportunities for seafarers' employment

Purpose: To promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies to promote employment in the maritime sector and to encourage career and skill development and greater employment opportunities for seafarers domiciled in its territory.

Standard A2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Each Member shall have national policies that encourage career and skill development and employment opportunities for seafarers, in order to provide the maritime sector with a stable and competent workforce.

2. The aim of the policies referred to in paragraph 1 of this Standard shall be to help seafarers strengthen their competencies, qualifications and employment opportunities.

3. Each Member shall, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, establish clear objectives for the vocational guidance, education and training of seafarers whose duties on board ship primarily relate to the safe operation and navigation of the ship, including ongoing training.

Guideline B2.8 – Career and skill development and employment opportunities for seafarers

Guideline B2.8.1 – Measures to promote career and skill development and employment opportunities for seafarers

1. Measures to achieve the objectives set out in Standard A2.8 might include:

- (a) agreements providing for career development and skills training with a shipowner or an organization of shipowners; or
- (b) arrangements for promoting employment through the establishment and maintenance of registers or lists, by categories, of qualified seafarers; or
- (c) promotion of opportunities, both on board and ashore, for further training and education of seafarers to provide for skill development and portable competencies in order to secure and retain decent work, to improve individual employment prospects and to meet the changing technology and labour market conditions of the maritime industry.

### Guideline B2.8.2 – Register of seafarers

1. Where registers or lists govern the employment of seafarers, these registers or lists should include all occupational categories of seafarers in a manner determined by national law or practice or by collective agreement.

2. Seafarers on such a register or list should have priority of engagement for seafaring.

3. Seafarers on such a register or list should be required to be available for work in a manner to be determined by national law or practice or by collective agreement.



1786000 001177

4. To the extent that national laws or regulations permit, the number of seafarers on such registers or lists should be periodically reviewed so as to achieve levels adapted to the needs of the maritime industry.

5. When a reduction in the number of seafarers on such a register or list becomes necessary, all appropriate measures should be taken to prevent or minimize detrimental effects on seafarers, account being taken of the economic and social situation of the country concerned.

### **TITLE 3. ACCOMMODATION, RECREATIONAL FACILITIES, FOOD AND CATERING**

Regulation 3.1 – Accommodation and recreational facilities

Purpose: To ensure that seafarers have decent accommodation and recreational facilities on board

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag provide and maintain decent accommodations and recreational facilities for seafarers working or living on board, or both, consistent with promoting the seafarers' health and well-being.

2. The requirements in the Code implementing this Regulation which relate to ship construction and equipment apply only to ships constructed on or after the date when this Convention comes into force for the Member concerned. For ships constructed before that date, the requirements relating to ship construction and equipment that are set out in the Accommodation of Crews Convention (Revised), 1949 (No. 92), and the Accommodation of Crews (Supplementary Provisions) Convention, 1970 (No. 133), shall continue to apply to the extent that they were applicable, prior to that date, under the law or practice of the Member concerned. A ship shall be deemed to have been constructed on the date when its keel is laid or when it is at a similar stage of construction.

3. Unless expressly provided otherwise, any requirement under an amendment to the Code relating to the provision of seafarer accommodation and recreational facilities shall apply only to ships constructed on or after the amendment takes effect for the Member concerned.

#### **Standard A3.1 – Accommodation and recreational facilities**

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that ships that fly its flag:

- (a) meet minimum standards to ensure that any accommodation for seafarers, working or living on board, or both, is safe, decent and in accordance with the relevant provisions of this Standard; and
- (b) are inspected to ensure initial and ongoing compliance with those standards.

2. In developing and applying the laws and regulations to implement this Standard, the competent authority, after consulting the shipowners' and seafarers' organizations concerned, shall:

- (a) take into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention, in light of the specific needs of seafarers that both live and work on board ship, and
- (b) give due consideration to the guidance contained in Part B of this Code.

3. The inspections required under Regulation 5.1.4 shall be carried out when:

- (a) a ship is registered or re-registered; or
- (b) the seafarer accommodation on a ship has been substantially altered.

4. The competent authority shall pay particular attention to ensuring implementation of the requirements of this Convention relating to:

- (a) the size of rooms and other accommodation spaces;
- (b) heating and ventilation;
- (c) noise and vibration and other ambient factors;
- (d) sanitary facilities;
- (e) lighting; and
- (f) hospital accommodation.

5. The competent authority of each Member shall require that ships that fly its flag meet the minimum standards for on-board accommodation and recreational facilities that are set out in paragraphs 6 to 17 of this Standard.

6. With respect to general requirements for accommodation:

- (a) there shall be adequate headroom in all seafarer accommodation; the minimum permitted headroom in all seafarer accommodation where full and free movement is necessary shall be not less than 203 centimetres; the competent authority may permit some limited reduction in headroom in any space, or part of any space, in such accommodation where it is satisfied that such reduction:
  - (i) is reasonable; and
  - (ii) will not result in discomfort to the seafarers;
- (b) the accommodation shall be adequately insulated;
- (c) in ships other than passenger ships, as defined in Regulation 2(e) and (f) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (the "SOLAS Convention"), sleeping rooms shall be situated above the load line amidships or aft, except that in exceptional cases, where the size, type or intended service of the ship renders any other location impracticable, sleeping rooms may be located in the fore part of the ship, but in no case forward of the collision bulkhead;



1786000 001177

- (d) in passenger ships, and in special ships constructed in compliance with the IMO Code of Safety for Special Purpose Ships, 1983, and subsequent versions (hereinafter called “special purpose ships”), the competent authority may, on condition that satisfactory arrangements are made for lighting and ventilation, permit the location of sleeping rooms below the load line, but in no case shall they be located immediately beneath working alleyways;
- (e) there shall be no direct openings into sleeping rooms from cargo and machinery spaces or from galleys, storerooms, drying rooms or communal sanitary areas; that part of a bulkhead separating such places from sleeping rooms and external bulkheads shall be efficiently constructed of steel or other approved substance and be watertight and gas-tight;
- (f) the materials used to construct internal bulkheads, panelling and sheeting, floors and joinings shall be suitable for the purpose and conducive to ensuring a healthy environment;
- (g) proper lighting and sufficient drainage shall be provided; and
- (h) accommodation and recreational and catering facilities shall meet the requirements in Regulation 4.3, and the related provisions in the Code, on health and safety protection and accident prevention, with respect to preventing the risk of exposure to hazardous levels of noise and vibration and other ambient factors and chemicals on board ships, and to provide an acceptable occupational and onboard living environment for seafarers.

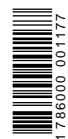
7. With respect to requirements for ventilation and heating:

- (a) sleeping rooms and mess rooms shall be adequately ventilated;
- (b) ships, except those regularly engaged in trade where temperate climatic conditions do not require this, shall be equipped with air conditioning for seafarer accommodation, for any separate radio room and for any centralized machinery control room;
- (c) all sanitary spaces shall have ventilation to the open air, independently of any other part of the accommodation; and
- (d) adequate heat through an appropriate heating system shall be provided, except in ships exclusively on voyages in tropical climates.

8. With respect to requirements for lighting, subject to such special arrangements as may be permitted in passenger ships, sleeping rooms and mess rooms shall be lit by natural light and provided with adequate artificial light.

9. When sleeping accommodation on board ships is required, the following requirements for sleeping rooms apply:

- (a) in ships other than passenger ships, an individual sleeping room shall be provided for each seafarer; in the case of ships of less than 3,000 gross tonnage or special purpose ships, exemptions from this requirement may be granted by the competent authority after consultation with the shipowners’ and seafarers’ organizations concerned;
- (b) separate sleeping rooms shall be provided for men and for women;
- (c) sleeping rooms shall be of adequate size and properly equipped so as to ensure reasonable comfort and to facilitate tidiness;
- (d) a separate berth for each seafarer shall in all circumstances be provided;
- (e) the minimum inside dimensions of a berth shall be at least 198 centimetres by 80 centimetres;
- (f) in single berth seafarers’ sleeping rooms the floor area shall not be less than:
  - (i) 4.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
  - (ii) 5.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
  - (iii) 7 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- (g) however, in order to provide single berth sleeping rooms on ships of less than 3,000 gross tonnage, passenger ships and special purpose ships, the competent authority may allow a reduced floor area;
- (h) in ships of less than 3,000 gross tonnage other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms may be occupied by a maximum of two seafarers; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 7 square metres;
- (i) on passenger ships and special purpose ships the floor area of sleeping rooms for seafarers not performing the duties of ships’ officers shall not be less than:
  - (i) 7.5 square metres in rooms accommodating two persons;
  - (ii) 11.5 square metres in rooms accommodating three persons;
  - (iii) 14.5 square metres in rooms accommodating four persons;
- (j) on special purpose ships sleeping rooms may accommodate more than four persons; the floor area of such sleeping rooms shall not be less than 3.6 square metres per person;



1786000 001177

(k) on ships other than passenger ships and special purpose ships, sleeping rooms for seafarers who perform the duties of ships' officers, where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person shall not be less than:

- (i) 7.5 square metres in ships of less than 3,000 gross tonnage;
- (ii) 8.5 square metres in ships of 3,000 gross tonnage or over but less than 10,000 gross tonnage;
- (iii) 10 square metres in ships of 10,000 gross tonnage or over;
- (l) on passenger ships and special purpose ships the floor area for seafarers performing the duties of ships' officers where no private sitting room or day room is provided, the floor area per person for junior officers shall not be less than 7.5 square metres and for senior officers not less than 8.5 square metres; junior officers are understood to be at the operational level, and senior officers at the management level;

(m) the master, the chief engineer and the chief navigating officer shall have, in addition to their sleeping rooms, an adjoining sitting room, day room or equivalent additional space; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;

(n) for each occupant, the furniture shall include a clothes locker of ample space (minimum 475 litres) and a drawer or equivalent space of not less than 56 litres; if the drawer is incorporated in the clothes locker then the combined minimum volume of the clothes locker shall be 500 litres; it shall be fitted with a shelf and be able to be locked by the occupant so as to ensure privacy;

(o) each sleeping room shall be provided with a table or desk, which may be of the fixed, drop-leaf or slide-out type, and with comfortable seating accommodation as necessary.

10. With respect to requirements for mess rooms:

- (a) mess rooms shall be located apart from the sleeping rooms and as close as practicable to the galley; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned; and
- (b) mess rooms shall be of adequate size and comfort and properly furnished and equipped (including ongoing facilities for refreshment), taking account of the number of seafarers

likely to use them at any one time; provision shall be made for separate or common mess room facilities as appropriate.

11. With respect to requirements for sanitary facilities:

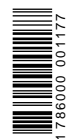
- (a) all seafarers shall have convenient access on the ship to sanitary facilities meeting minimum standards of health and hygiene and reasonable standards of comfort, with separate sanitary facilities being provided for men and for women;
- (b) there shall be sanitary facilities within easy access of the navigating bridge and the machinery space or near the engine room control centre; ships of less than 3,000 gross tonnage may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned;
- (c) in all ships a minimum of one toilet, one wash basin and one tub or shower or both for every six persons or less who do not have personal facilities shall be provided at a convenient location;
- (d) with the exception of passenger ships, each sleeping room shall be provided with a washbasin having hot and cold running fresh water, except where such a washbasin is situated in the private bathroom provided;
- (e) in passenger ships normally engaged on voyages of not more than four hours' duration, consideration may be given by the competent authority to special arrangements or to a reduction in the number of facilities required; and
- (f) hot and cold running fresh water shall be available in all wash places.

12. With respect to requirements for hospital accommodation, ships carrying 15 or more seafarers and engaged in a voyage of more than three days' duration shall provide separate hospital accommodation to be used exclusively for medical purposes; the competent authority may relax this requirement for ships engaged in coastal trade; in approving on-board hospital accommodation, the competent authority shall ensure that the accommodation will, in all weathers, be easy of access, provide comfortable housing for the occupants and be conducive to their receiving prompt and proper attention.

13. Appropriately situated and furnished laundry facilities shall be available.

14. All ships shall have a space or spaces on open deck to which the seafarers can have access when off duty, which are of adequate area having regard to the size of the ship and the number of seafarers on board.

15. All ships shall be provided with separate offices or a common ship's office for use by deck and engine departments; ships of less than 3,000 gross tonnage



1786000 001177

may be exempted by the competent authority from this requirement after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned.

16. Ships regularly trading to mosquito-infested ports shall be fitted with appropriate devices as required by the competent authority.

17. Appropriate seafarers' recreational facilities, amenities and services, as adapted to meet the special needs of seafarers who must live and work on ships, shall be provided on board for the benefit of all seafarers, taking into account Regulation 4.3 and the associated Code provisions on health and safety protection and accident prevention.

18. The competent authority shall require frequent inspections to be carried out on board ships, by or under the authority of the master, to ensure that seafarer accommodation is clean, decently habitable and maintained in a good state of repair. The results of each such inspection shall be recorded and be available for review.

19. In the case of ships where there is need to take account, without discrimination, of the interests of seafarers having differing and distinctive religious and social practices, the competent authority may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, permit fairly applied variations in respect of this Standard on condition that such variations do not result in overall facilities less favourable than those which would result from the application of this Standard.

20. Each Member may, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, exempt ships of less than 200 gross tonnage where it is reasonable to do so, taking account of the size of the ship and the number of persons on board in relation to the requirements of the following provisions of this Standard:

(a) paragraphs 7(b), 11(d) and 13; and

(b) paragraph 9(f) and (h) to (l) inclusive, with respect to floor area only.

21. Any exemptions with respect to the requirements of this Standard may be made only where they are expressly permitted in this Standard and only for particular circumstances in which such exemptions can be clearly justified on strong grounds and subject to protecting the seafarers' health and safety.

Guideline B3.1 – Accommodation and recreational facilities

Guideline B3.1.1 – Design and construction

1. External bulkheads of sleeping rooms and mess rooms should be adequately insulated. All machinery casings and all boundary bulkheads of galleys and other spaces in which heat is produced should be adequately insulated where there is a possibility of resulting heat effects in adjoining accommodation or passageways. Measures should also be taken to provide protection from heat effects of steam or hot-water service pipes or both.

2. Sleeping rooms, mess rooms, recreation rooms and alleyways in the accommodation space should be adequately insulated to prevent condensation or overheating.

3. The bulkhead surfaces and deckheads should be of material with a surface easily kept clean. No form of construction likely to harbour vermin should be used.

4. The bulkhead surfaces and deckheads in sleeping rooms and mess rooms should be capable of being easily kept clean and light in colour with a durable, nontoxic finish.

5. The decks in all seafarer accommodation should be of approved material and construction and should provide a non-slip surface impervious to damp and easily kept clean.

6. Where the floorings are made of composite materials, the joints with the sides should be profiled to avoid crevices.

Guideline B3.1.2 – Ventilation

1. The system of ventilation for sleeping rooms and mess rooms should be controlled so as to maintain the air in a satisfactory condition and to ensure a sufficiency of air movement in all conditions of weather and climate.

2. Air-conditioning systems, whether of a centralized or individual unit type, should be designed to:

(a) maintain the air at a satisfactory temperature and relative humidity as compared to outside air conditions, ensure a sufficiency of air changes in all air-conditioned spaces, take account of the particular characteristics of operations at sea and not produce excessive noises or vibrations; and

(b) facilitate easy cleaning and disinfection to prevent or control the spread of disease.

3. Power for the operation of the air conditioning and other aids to ventilation required by the preceding paragraphs of this Guideline should be available at all times when seafarers are living or working on board and conditions so require. However, this power need not be provided from an emergency source.

Guideline B3.1.3 – Heating

1. The system of heating the seafarer accommodation should be in operation at all times when seafarers are living or working on board and conditions require its use.

2. In all ships in which a heating system is required, the heating should be by means of hot water, warm air, electricity, steam or equivalent. However, within the accommodation area, steam should not be used as a medium for heat transmission. The heating system should be capable of maintaining the temperature in seafarer accommodation at a satisfactory level under normal conditions of weather and climate likely to be met within the trade in which the ship is engaged. The competent authority should prescribe the standard to be provided.



1786000 001177

3. Radiators and other heating apparatus should be placed and, where necessary, shielded so as to avoid risk of fire or danger or discomfort to the occupants.

#### Guideline B3.1.4 – Lighting

1. In all ships, electric light should be provided in the seafarer accommodation. If there are not two independent sources of electricity for lighting, additional lighting should be provided by properly constructed lamps or lighting apparatus for emergency use.

2. In sleeping rooms an electric reading lamp should be installed at the head of each berth.

3. Suitable standards of natural and artificial lighting should be fixed by the competent authority.

#### Guideline B3.1.5 – Sleeping rooms

1. There should be adequate berth arrangements on board, making it as comfortable as possible for the seafarer and any partner who may accompany the seafarer.

2. Where the size of the ship, the activity in which it is to be engaged and its layout make it reasonable and practicable, sleeping rooms should be planned and equipped with a private bathroom, including a toilet, so as to provide reasonable comfort for the occupants and to facilitate tidiness.

3. As far as practicable, sleeping rooms of seafarers should be so arranged that watches are separated and that no seafarers working during the day share a room with watchkeepers.

4. In the case of seafarers performing the duty of petty officers there should be no more than two persons per sleeping room.

5. Consideration should be given to extending the facility referred to in Standard A3.1, paragraph 9(m), to the second engineer officer when practicable.

6. Space occupied by berths and lockers, chests of drawers and seats should be included in the measurement of the floor area. Small or irregularly shaped spaces which do not add effectively to the space available for free movement and cannot be used for installing furniture should be excluded.

7. Berths should not be arranged in tiers of more than two; in the case of berths placed along the ship's side, there should be only a single tier where a sidelight is situated above a berth.

8. The lower berth in a double tier should be not less than 30 centimetres above the floor; the upper berth should be placed approximately midway between the bottom of the lower berth and the lower side of the deckhead beams.

9. The framework and the lee-board, if any, of a berth should be of approved material, hard, smooth, and not likely to corrode or to harbour vermin.

10. If tubular frames are used for the construction of berths, they should be completely sealed and without perforations which would give access to vermin.

11. Each berth should be fitted with a comfortable mattress with cushioning bottom or a combined cushioning mattress, including a spring bottom or a spring mattress. The mattress and cushioning material used should be made of approved material. Stuffing of material likely to harbour vermin should not be used.

12. When one berth is placed over another, a dust-proof bottom should be fitted beneath the bottom mattress or spring bottom of the upper berth.

13. The furniture should be of smooth, hard material not liable to warp or corrode.

14. Sleeping rooms should be fitted with curtains or equivalent for the sidelights.

15. Sleeping rooms should be fitted with a mirror, small cabinets for toilet requisites, a book rack and a sufficient number of coat hooks.

#### Guideline B3.1.6 – Mess rooms

1. Mess room facilities may be either common or separate. The decision in this respect should be taken after consultation with seafarers' and shipowners' representatives and subject to the approval of the competent authority. Account should be taken of factors such as the size of the ship and the distinctive cultural, religious and social needs of the seafarers.

2. Where separate mess room facilities are to be provided to seafarers, then separate mess rooms should be provided for:

- (a) master and officers; and
- (b) petty officers and other seafarers.

3. On ships other than passenger ships, the floor area of mess rooms for seafarers should be not less than 1.5 square metres per person of the planned seating capacity.

4. In all ships, mess rooms should be equipped with tables and appropriate seats, fixed or movable, sufficient to accommodate the greatest number of seafarers likely to use them at any one time.

5. There should be available at all times when seafarers are on board:

- (a) a refrigerator, which should be conveniently situated and of sufficient capacity for the number of persons using the mess room or mess rooms;
- (b) facilities for hot beverages; and
- (c) cool water facilities.

6. Where available pantries are not accessible to mess rooms, adequate lockers for mess utensils and proper facilities for washing utensils should be provided.

7. The tops of tables and seats should be of damp-resistant material.

#### Guideline B3.1.7 – Sanitary accommodation

1. Washbasins and tub baths should be of adequate size and constructed of approved material with a smooth surface not liable to crack, flake or corrode.

2. All toilets should be of an approved pattern and provided with an ample flush of water or with some other suitable flushing means, such as air, which are available at all times and independently controllable.

3. Sanitary accommodation intended for the use of more than one person should comply with the following:

- (a) floors should be of approved durable material, impervious to damp, and should be properly drained;
- (b) bulkheads should be of steel or other approved material and should be watertight up to at least 23 centimetres above the level of the deck;
- (c) the accommodation should be sufficiently lit, heated and ventilated;
- (d) toilets should be situated convenient to, but separate from, sleeping rooms and wash rooms, without direct access from the sleeping rooms or from a passage between sleeping rooms and toilets to which there is no other access; this requirement does not apply where a toilet is located in a compartment between two sleeping rooms having a total of not more than four seafarers; and
- (e) where there is more than one toilet in a compartment, they should be sufficiently screened to ensure privacy.

4. The laundry facilities provided for seafarers' use should include:

- (a) washing machines;
- (b) drying machines or adequately heated and ventilated drying rooms; and
- (c) irons and ironing boards or their equivalent.

#### Guideline B3.1.8 – Hospital accommodation

1. The hospital accommodation should be designed so as to facilitate consultation and the giving of medical first aid and to help prevent the spread of infectious diseases.

2. The arrangement of the entrance, berths, lighting, ventilation, heating and water supply should be designed to ensure the comfort and facilitate the treatment of the occupants.

3. The number of hospital berths required should be prescribed by the competent authority.

4. Sanitary accommodation should be provided for the exclusive use of the occupants of the hospital accommodation, either as part of the accommodation or in close proximity thereto. Such sanitary accommodation should comprise a minimum of one toilet, one washbasin and one tub or shower.

#### Guideline B3.1.9 – Other facilities

1. Where separate facilities for engine department personnel to change their clothes are provided, they should be:

- (a) located outside the machinery space but with easy access to it; and
- (b) fitted with individual clothes lockers as well as with tubs or showers or both and washbasins having hot and cold running fresh water.

#### Guideline B3.1.10 – Bedding, mess utensils and miscellaneous provisions

1. Each Member should consider applying the following principles:

- (a) clean bedding and mess utensils should be supplied by the shipowner to all seafarers for use on board during service on the ship, and such seafarers should be responsible for their return at times specified by the master and on completion of service in the ship;
- (b) bedding should be of good quality, and plates, cups and other mess utensils should be of approved material which can be easily cleaned; and
- (c) towels, soap and toilet paper for all seafarers should be provided by the shipowner.

#### Guideline B3.1.11 – Recreational facilities, mail and ship visit arrangements

1. Recreational facilities and services should be reviewed frequently to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

2. Furnishings for recreational facilities should as a minimum include a bookcase and facilities for reading, writing and, where practicable, games.

3. In connection with the planning of recreation facilities, the competent authority should give consideration to the provision of a canteen.

4. Consideration should also be given to including the following facilities at no cost to the seafarer, where practicable:

- (a) a smoking room;
- (b) television viewing and the reception of radio broadcasts;
- (c) showing of films, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and, where necessary, changed at reasonable intervals;
- (d) sports equipment including exercise equipment, table games and deck games;
- (e) where possible, facilities for swimming;
- (f) a library containing vocational and other books, the stock of which should be adequate for the duration of the voyage and changed at reasonable intervals;
- (g) facilities for recreational handicrafts;



1786000 001177

- (h) electronic equipment such as a radio, television, video recorders, DVD/CD player, personal computer and software and cassette recorder/player;
- (i) where appropriate, the provision of bars on board for seafarers unless these are contrary to national, religious or social customs; and
- (j) reasonable access to ship-to-shore telephone communications, and email and Internet facilities, where available, with any charges for the use of these services being reasonable in amount.

5. Every effort should be given to ensuring that the forwarding of seafarers' mail is as reliable and expeditious as possible. Efforts should also be considered for avoiding seafarers being required to pay additional postage when mail has to be readdressed owing to circumstances beyond their control.

6. Measures should be considered to ensure, subject to any applicable national or international laws or regulations, that whenever possible and reasonable seafarers are expeditiously granted permission to have their partners, relatives and friends as visitors on board their ship when in port. Such measures should meet any concerns for security clearances.

7. Consideration should be given to the possibility of allowing seafarers to be accompanied by their partners on occasional voyages where this is practicable and reasonable. Such partners should carry adequate insurance cover against accident and illness; the shipowners should give every assistance to the seafarer to effect such insurance.

#### Guideline B3.1.12 – Prevention of noise and vibration

1. Accommodation and recreational and catering facilities should be located as far as practicable from the engines, steering gear rooms, deck winches, ventilation, heating and air-conditioning equipment and other noisy machinery and apparatus.

2. Acoustic insulation or other appropriate sound-absorbing materials should be used in the construction and finishing of bulkheads, deckheads and decks within the sound-producing spaces as well as self-closing noise-isolating doors for machinery spaces.

3. Engine rooms and other machinery spaces should be provided, wherever practicable, with soundproof centralized control rooms for engine-room personnel. Working spaces, such as the machine shop, should be insulated, as far as practicable, from the general engine-room noise and measures should be taken to reduce noise in the operation of machinery.

4. The limits for noise levels for working and living spaces should be in conformity with the ILO international guidelines on exposure levels, including those in the ILO code of practice entitled Ambient factors in the workplace, 2001, and, where applicable, the specific protection recommended by the International Maritime Organization, and with any subsequent amending and

supplementary instruments for acceptable noise levels on board ships. A copy of the applicable instruments in English or the working language of the ship should be carried on board and should be accessible to seafarers.

5. No accommodation or recreational or catering facilities should be exposed to excessive vibration.

#### Regulation 3.2 – Food and catering

Purpose: To ensure that seafarers have access to good quality food and drinking water provided under regulated hygienic conditions

1. Each Member shall ensure that ships that fly its flag carry on board and serve food and drinking water of appropriate quality, nutritional value and quantity that adequately covers the requirements of the ship and takes into account the differing cultural and religious backgrounds.

2. Seafarers on board a ship shall be provided with food free of charge during the period of engagement.

3. Seafarers employed as ships' cooks with responsibility for food preparation must be trained and qualified for their position on board ship.

#### Standard A3.2 – Food and catering

1. Each Member shall adopt laws and regulations or other measures to provide minimum standards for the quantity and quality of food and drinking water and for the catering standards that apply to meals provided to seafarers on ships that fly its flag, and shall undertake educational activities to promote awareness and implementation of the standards referred to in this paragraph.

2. Each Member shall ensure that ships that fly its flag meet the following minimum standards:

- (a) food and drinking water supplies, having regard to the number of seafarers on board, their religious requirements and cultural practices as they pertain to food, and the duration and nature of the voyage, shall be suitable in respect of quantity, nutritional value, quality and variety;
- (b) the organization and equipment of the catering department shall be such as to permit the provision to the seafarers of adequate, varied and nutritious meals prepared and served in hygienic conditions; and
- (c) catering staff shall be properly trained or instructed for their positions.

3. Shipowners shall ensure that seafarers who are engaged as ships' cooks are trained, qualified and found competent for the position in accordance with requirements set out in the laws and regulations of the Member concerned.

4. The requirements under paragraph 3 of this Standard shall include a completion of a training course approved or recognized by the competent authority, which covers practical cookery, food and personal hygiene, food storage, stock control, and environmental protection and catering health and safety.



1786000 001177

5. On ships operating with a prescribed manning of less than ten which, by virtue of the size of the crew or the trading pattern, may not be required by the competent authority to carry a fully qualified cook, anyone processing food in the galley shall be trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

6. In circumstances of exceptional necessity, the competent authority may issue a dispensation permitting a non-fully qualified cook to serve in a specified ship for a specified limited period, until the next convenient port of call or for a period not exceeding one month, provided that the person to whom the dispensation is issued is trained or instructed in areas including food and personal hygiene as well as handling and storage of food on board ship.

7. In accordance with the ongoing compliance procedures under Title 5, the competent authority shall require that frequent documented inspections be carried out on board ships, by or under the authority of the master, with respect to:

- (a) supplies of food and drinking water;
- (b) all spaces and equipment used for the storage and handling of food and drinking water; and
- (c) galley and other equipment for the preparation and service of meals.

8. No seafarer under the age of 18 shall be employed or engaged or work as a ship's cook.

#### Guideline B3.2 – Food and catering

Guideline B3.2.1 – Inspection, education, research and publication

1. The competent authority should, in cooperation with other relevant agencies and organizations, collect up-to-date information on nutrition and on methods of purchasing, storing, preserving, cooking and serving food, with special reference to the requirements of catering on board a ship. This information should be made available, free of charge or at reasonable cost, to manufacturers of and traders in ships' food supplies and equipment, masters, stewards and cooks, and to shipowners' and seafarers' organizations concerned. Appropriate forms of publicity, such as manuals, brochures, posters, charts or advertisements in trade journals, should be used for this purpose.

2. The competent authority should issue recommendations to avoid wastage of food, facilitate the maintenance of a proper standard of hygiene, and ensure the maximum practicable convenience in working arrangements.

3. The competent authority should work with relevant agencies and organizations to develop educational materials and on-board information concerning methods of ensuring proper food supply and catering services.

4. The competent authority should work in close cooperation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned and with national or local authorities dealing with questions of food and health, and may where necessary utilize the services of such authorities.

#### Guideline B3.2.2 – Ships' cooks

1. Seafarers should only be qualified as ships' cooks if they have:

- (a) served at sea for a minimum period to be prescribed by the competent authority, which could be varied to take into account existing relevant qualifications or experience;
- (b) passed an examination prescribed by the competent authority or passed an equivalent examination at an approved training course for cooks.

2. The prescribed examination may be conducted and certificates granted either directly by the competent authority or, subject to its control, by an approved school for the training of cooks.

3. The competent authority should provide for the recognition, where appropriate, of certificates of qualification as ships' cooks issued by other Members, which have ratified this Convention or the Certification of Ships' Cooks Convention, 1946 (No. 69), or other approved body.

### TITLE 4. HEALTH PROTECTION, MEDICAL CARE, WELFARE AND SOCIAL SECURITY PROTECTION

#### Regulation 4.1 – Medical care on board ship and ashore

Purpose: To protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that all seafarers on ships that fly its flag are covered by adequate measures for the protection of their health and that they have access to prompt and adequate medical care whilst working on board.

2. The protection and care under paragraph 1 of this Regulation shall, in principle, be provided at no cost to the seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers on board ships in its territory who are in need of immediate medical care are given access to the Member's medical facilities on shore.

4. The requirements for on-board health protection and medical care set out in the Code include standards for measures aimed at providing seafarers with health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore.

#### Standard A4.1 – Medical care on board ship and ashore

1. Each Member shall ensure that measures providing for health protection and medical care, including essential dental care, for seafarers working on board a ship that flies its flag are adopted which:

- (a) ensure the application to seafarers of any general provisions on occupational health protection and medical care relevant to their duties, as well as of special provisions specific to work on board ship;



1786000 001177

- (b) ensure that seafarers are given health protection and medical care as comparable as possible to that which is generally available to workers ashore, including prompt access to the necessary medicines, medical equipment and facilities for diagnosis and treatment and to medical information and expertise;
- (c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable;
- (d) ensure that, to the extent consistent with the Member's national law and practice, medical care and health protection services while a seafarer is on board ship or landed in a foreign port are provided free of charge to seafarers; and
- (e) are not limited to treatment of sick or injured seafarers but include measures of a preventive character such as health promotion and health education programmes.

2. The competent authority shall adopt a standard medical report form for use by the ships' masters and relevant onshore and on-board medical personnel. The form, when completed and its contents shall be kept confidential and shall only be used to facilitate the treatment of seafarers.

3. Each Member shall adopt laws and regulations establishing requirements for on-board hospital and medical care facilities and equipment and training on ships that fly its flag.

4. National laws and regulations shall as a minimum provide for the following requirements:

- (a) all ships shall carry a medicine chest, medical equipment and a medical guide, the specifics of which shall be prescribed and subject to regular inspection by the competent authority; the national requirements shall take into account the type of ship, the number of persons on board and the nature, destination and duration of voyages and relevant national and international recommended medical standards;
- (b) ships carrying 100 or more persons and ordinarily engaged on international voyages of more than three days' duration shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care; national laws or regulations shall also specify which other ships shall be required to carry a medical doctor, taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board;
- (c) ships which do not carry a medical doctor shall be required to have either at least one seafarer on board who is in charge of medical care and administering medicine as part of their regular duties or at least one seafarer

on board competent to provide medical first aid; persons in charge of medical care on board who are not medical doctors shall have satisfactorily completed training in medical care that meets the requirements of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended ("STCW"); seafarers designated to provide medical first aid shall have satisfactorily completed training in medical first aid that meets the requirements of STCW; national laws or regulations shall specify the level of approved training required taking into account, inter alia, such factors as the duration, nature and conditions of the voyage and the number of seafarers on board; and

- (d) the competent authority shall ensure by a pre-arranged system that medical advice by radio or satellite communication to ships at sea, including specialist advice, is available 24 hours a day; medical advice, including the onward transmission of medical messages by radio or satellite communication between a ship and those ashore giving the advice, shall be available free of charge to all ships irrespective of the flag that they fly.

Guideline B4.1 – Medical care on board ship and ashore

Guideline B4.1.1 – Provision of medical care

1. When determining the level of medical training to be provided on board ships that are not required to carry a medical doctor, the competent authority should require that:

- (a) ships which ordinarily are capable of reaching qualified medical care and medical facilities within eight hours should have at least one designated seafarer with the approved medical first-aid training required by STCW which will enable such persons to take immediate, effective action in case of accidents or illnesses likely to occur on board a ship and to make use of medical advice by radio or satellite communication; and
- (b) all other ships should have at least one designated seafarer with approved training in medical care required by STCW, including practical training and training in life-saving techniques such as intravenous therapy, which will enable the persons concerned to participate effectively in coordinated schemes for medical assistance to ships at sea, and to provide the sick or injured with a satisfactory standard of medical care during the period they are likely to remain on board.

2. The training referred to in paragraph 1 of this Guideline should be based on the contents of the most recent editions of the International Medical Guide for Ships, the Medical First Aid Guide for Use in Accidents



1786000 001177

Involving Dangerous Goods, the Document for Guidance – An International Maritime Training Guide, and the medical section of the International Code of Signals as well as similar national guides.

3. Persons referred to in paragraph 1 of this Guideline and such other seafarers as may be required by the competent authority should undergo, at approximately five-year intervals, refresher courses to enable them to maintain and increase their knowledge and skills and to keep up-to-date with new developments.

4. The medicine chest and its contents, as well as the medical equipment and medical guide carried on board, should be properly maintained and inspected at regular intervals, not exceeding 12 months, by responsible persons designated by the competent authority, who should ensure that the labelling, expiry dates and conditions of storage of all medicines and directions for their use are checked and all equipment functioning as required. In adopting or reviewing the ship's medical guide used nationally, and in determining the contents of the medicine chest and medical equipment, the competent authority should take into account international recommendations in this field, including the latest edition of the International Medical Guide for Ships, and other guides mentioned in paragraph 2 of this Guideline.

5. Where a cargo which is classified dangerous has not been included in the most recent edition of the Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods, the necessary information on the nature of the substances, the risks involved, the necessary personal protective devices, the relevant medical procedures and specific antidotes should be made available to the seafarers. Such specific antidotes and personal protective devices should be on board whenever dangerous goods are carried. This information should be integrated with the ship's policies and programmes on occupational safety and health described in Regulation 4.3 and related Code provisions.

6. All ships should carry a complete and up-to-date list of radio stations through which medical advice can be obtained; and, if equipped with a system of satellite communication, carry an up-to-date and complete list of coast earth stations through which medical advice can be obtained. Seafarers with responsibility for medical care or medical first aid on board should be instructed in the use of the ship's medical guide and the medical section of the most recent edition of the International Code of Signals so as to enable them to understand the type of information needed by the advising doctor as well as the advice received.

#### Guideline B4.1.2 – Medical report form

1. The standard medical report form for seafarers required under Part A of this Code should be designed to facilitate the exchange of medical and related information concerning individual seafarers between ship and shore in cases of illness or injury.

#### Guideline B4.1.3 – Medical care ashore

1. Shore-based medical facilities for treating seafarers should be adequate for the purposes. The doctors, dentists and other medical personnel should be properly qualified.

2. Measures should be taken to ensure that seafarers have access when in port to:

- (a) outpatient treatment for sickness and injury;
- (b) hospitalization when necessary; and
- (c) facilities for dental treatment, especially in cases of emergency.

3. Suitable measures should be taken to facilitate the treatment of seafarers suffering from disease. In particular, seafarers should be promptly admitted to clinics and hospitals ashore, without difficulty and irrespective of nationality or religious belief, and, whenever possible, arrangements should be made to ensure, when necessary, continuation of treatment to supplement the medical facilities available to them.

#### Guideline B4.1.4 – Medical assistance to other ships and international cooperation

1. Each Member should give due consideration to participating in international cooperation in the area of assistance, programmes and research in health protection and medical care. Such cooperation might cover:

- (a) developing and coordinating search and rescue efforts and arranging prompt medical help and evacuation at sea for the seriously ill or injured on board a ship through such means as periodic ship position reporting systems, rescue coordination centres and emergency helicopter services, in conformity with the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979, as amended, and the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual;
- (b) making optimum use of all ships carrying a doctor and stationing ships at sea which can provide hospital and rescue facilities;
- (c) compiling and maintaining an international list of doctors and medical care facilities available worldwide to provide emergency medical care to seafarers;
- (d) landing seafarers ashore for emergency treatment;
- (e) repatriating seafarers hospitalized abroad as soon as practicable, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- (f) arranging personal assistance for seafarers during repatriation, in accordance with the medical advice of the doctors responsible for the case, which takes into account the seafarer's wishes and needs;
- (g) endeavouring to set up health centres for seafarers to:
  - (i) conduct research on the health status, medical treatment and preventive health care of seafarers; and

- (ii) train medical and health service staff in maritime medicine;
- (h) collecting and evaluating statistics concerning occupational accidents, diseases and fatalities of seafarers and integrating and harmonizing the statistics with any existing national system of statistics on occupational accidents and diseases covering other categories of workers;
- (i) organizing international exchanges of technical information, training material and personnel, as well as international training courses, seminars and working groups;
- (j) providing all seafarers with special curative and preventive health and medical services in port, or making available to them general health, medical and rehabilitation services; and
- (k) arranging for the repatriation of the bodies or ashes of deceased seafarers, in accordance with the wishes of the next of kin and as soon as practicable.

2. International cooperation in the field of health protection and medical care for seafarers should be based on bilateral or multilateral agreements or consultations among Members.

#### Guideline B4.1.5 – Dependants of seafarers

1. Each Member should adopt measures to secure proper and sufficient medical care for the dependants of seafarers domiciled in its territory pending the development of a medical care service which would include within its scope workers generally and their dependants where such services do not exist and should inform the International Labour Office concerning the measures taken for this purpose.

#### Regulation 4.2 – Shipowners' liability

Purpose: To ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment

1. Each Member shall ensure that measures, in accordance with the Code, are in place on ships that fly its flag to provide seafarers employed on the ships with a right to material assistance and support from the shipowner with respect to the financial consequences of sickness, injury or death occurring while they are serving under a seafarers' employment agreement or arising from their employment under such agreement.

2. This Regulation does not affect any other legal remedies that a seafarer may seek.

#### Standard A4.2 – Shipowners' liability

1. Each Member shall adopt laws and regulations requiring that shipowners of ships that fly its flag are responsible for health protection and medical care of all seafarers working on board the ships in accordance with the following minimum standards:

- (a) shipowners shall be liable to bear the costs for seafarers working on their ships in respect of sickness and injury of the seafarers occurring between the date of commencing duty and the date upon which they are deemed duly repatriated, or arising from their employment between those dates;
- (b) shipowners shall provide financial security to assure compensation in the event of the death or long-term disability of seafarers due to an occupational injury, illness or hazard, as set out in national law, the seafarers' employment agreement or collective agreement;
- (c) shipowners shall be liable to defray the expense of medical care, including medical treatment and the supply of the necessary medicines and therapeutic appliances, and board and lodging away from home until the sick or injured seafarer has recovered, or until the sickness or incapacity has been declared of a permanent character; and
- (d) shipowners shall be liable to pay the cost of burial expenses in the case of death occurring on board or ashore during the period of engagement.

2. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to defray the expense of medical care and board and lodging to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

3. Where the sickness or injury results in incapacity for work the shipowner shall be liable:

- (a) to pay full wages as long as the sick or injured seafarers remain on board or until the seafarers have been repatriated in accordance with this Convention; and
- (b) to pay wages in whole or in part as prescribed by national laws or regulations or as provided for in collective agreements from the time when the seafarers are repatriated or landed until their recovery or, if earlier, until they are entitled to cash benefits under the legislation of the Member concerned.

4. National laws or regulations may limit the liability of the shipowner to pay wages in whole or in part in respect of a seafarer no longer on board to a period which shall not be less than 16 weeks from the day of the injury or the commencement of the sickness.

5. National laws or regulations may exclude the shipowner from liability in respect of:

- (a) injury incurred otherwise than in the service of the ship;
- (b) injury or sickness due to the wilful misconduct of the sick, injured or deceased seafarer; and
- (c) sickness or infirmity intentionally concealed



1786000 001177

when the engagement is entered into.

6. National laws or regulations may exempt the shipowner from liability to defray the expense of medical care and board and lodging and burial expenses in so far as such liability is assumed by the public authorities.

7. Shipowners or their representatives shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased seafarers and for returning it to them or to their next of kin.

#### Guideline B4.2 – Shipowners' liability

1. The payment of full wages required by Standard A4.2, paragraph 3(a), may be exclusive of bonuses.

2. National laws or regulations may provide that a shipowner shall cease to be liable to bear the costs of a sick or injured seafarer from the time at which that seafarer can claim medical benefits under a scheme of compulsory sickness insurance, compulsory accident insurance or workers' compensation for accidents.

3. National laws or regulations may provide that burial expenses paid by the shipowner shall be reimbursed by an insurance institution in cases in which funeral benefit is payable in respect of the deceased seafarer under laws or regulations relating to social insurance or workers' compensation.

#### Regulation 4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Purpose: To ensure that seafarers' work environment on board ships promotes occupational safety and health

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships that fly its flag are provided with occupational health protection and live, work and train on board ship in a safe and hygienic environment.

2. Each Member shall develop and promulgate national guidelines for the management of occupational safety and health on board ships that fly its flag, after consultation with representative shipowners' and seafarers' organizations and taking into account applicable codes, guidelines and standards recommended by international organizations, national administrations and maritime industry organizations.

3. Each Member shall adopt laws and regulations and other measures addressing the matters specified in the Code, taking into account relevant international instruments, and set standards for occupational safety and health protection and accident prevention on ships that fly its flag.

#### Standard A4.3 – Health and safety protection and accident prevention

1. The laws and regulations and other measures to be adopted in accordance with Regulation 4.3, paragraph 3, shall include the following subjects:

- (a) the adoption and effective implementation and promotion of occupational safety and health policies and programmes on ships that fly the

Member's flag, including risk evaluation as well as training and instruction of seafarers;

- (b) reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ships;
- (c) on-board programmes for the prevention of occupational accidents, injuries and diseases and for continuous improvement in occupational safety and health protection, involving seafarers' representatives and all other persons concerned in their implementation, taking account of preventive measures, including engineering and design control, substitution of processes and procedures for collective and individual tasks, and the use of personal protective equipment; and
- (d) requirements for inspecting, reporting and correcting unsafe conditions and for investigating and reporting on-board occupational accidents.

2. The provisions referred to in paragraph 1 of this Standard shall:

- (a) take account of relevant international instruments dealing with occupational safety and health protection in general and with specific risks, and address all matters relevant to the prevention of occupational accidents, injuries and diseases that may be applicable to the work of seafarers and particularly those which are specific to maritime employment;
- (b) clearly specify the obligation of shipowners, seafarers and others concerned to comply with the applicable standards and with the ship's occupational safety and health policy and programme with special attention being paid to the safety and health of seafarers under the age of 18;
- (c) specify the duties of the master or a person designated by the master, or both, to take specific responsibility for the implementation of and compliance with the ship's occupational safety and health policy and programme; and
- (d) specify the authority of the ship's seafarers appointed or elected as safety representatives to participate in meetings of the ship's safety committee. Such a committee shall be established on board a ship on which there are five or more seafarers.

3. The laws and regulations and other measures referred to in Regulation 4.3, paragraph 3, shall be regularly reviewed in consultation with the representatives of the shipowners' and seafarers' organizations



1786000 001177

and, if necessary, revised to take account of changes in technology and research in order to facilitate continuous improvement in occupational safety and health policies and programmes and to provide a safe occupational environment for seafarers on ships that fly the Member's flag.

4. Compliance with the requirements of applicable international instruments on the acceptable levels of exposure to workplace hazards on board ships and on the development and implementation of ships' occupational safety and health policies and programmes shall be considered as meeting the requirements of this Convention.

5. The competent authority shall ensure that:

- (a) occupational accidents, injuries and diseases are adequately reported, taking into account the guidance provided by the International Labour Organization with respect to the reporting and recording of occupational accidents and diseases;
- (b) comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified; and
- (c) occupational accidents are investigated.

6. Reporting and investigation of occupational safety and health matters shall be designed to ensure the protection of seafarers' personal data, and shall take account of the guidance provided by the International Labour Organization on this matter.

7. The competent authority shall cooperate with shipowners' and seafarers' organizations to take measures to bring to the attention of all seafarers information concerning particular hazards on board ships, for instance, by posting official notices containing relevant instructions.

8. The competent authority shall require that shipowners conducting risk evaluation in relation to management of occupational safety and health refer to appropriate statistical information from their ships and from general statistics provided by the competent authority.

Guideline B4.3 – Health and safety protection and accident prevention

Guideline B4.3.1 – Provisions on occupational accidents, injuries and diseases

1. The provisions required under Standard A4.3 should take into account the ILO code of practice entitled Accident prevention on board ship at sea and in port, 1996, and subsequent versions and other related ILO and other international standards and guidelines and codes of practice regarding occupational safety and health protection, including any exposure levels that they may identify.

2. The competent authority should ensure that the national guidelines for the management of occupational safety and health address the following matters, in particular:

- (a) general and basic provisions;
- (b) structural features of the ship, including means of access and asbestos-related risks;
- (c) machinery;
- (d) the effects of the extremely low or high temperature of any surfaces with which seafarers may be in contact;
- (e) the effects of noise in the workplace and in shipboard accommodation;
- (f) the effects of vibration in the workplace and in shipboard accommodation;
- (g) the effects of ambient factors, other than those referred to in subparagraphs (e) and (f), in the workplace and in shipboard accommodation, including tobacco smoke;
- (h) special safety measures on and below deck;
- (i) loading and unloading equipment;
- (j) fire prevention and fire-fighting;
- (k) anchors, chains and lines;
- (l) dangerous cargo and ballast;
- (m) personal protective equipment for seafarers;
- (n) work in enclosed spaces;
- (o) physical and mental effects of fatigue;
- (p) the effects of drug and alcohol dependency;
- (q) HIV/AIDS protection and prevention; and
- (r) emergency and accident response.

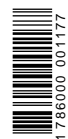
3. The assessment of risks and reduction of exposure on the matters referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the physical occupational health effects, including manual handling of loads, noise and vibration, the chemical and biological occupational health effects, the mental occupational health effects, the physical and mental health effects of fatigue, and occupational accidents. The necessary measures should take due account of the preventive principle according to which, among other things, combating risk at the source, adapting work to the individual, especially as regards the design of workplaces, and replacing the dangerous by the nondangerous or the less dangerous, have precedence over personal protective equipment for seafarers.

4. In addition, the competent authority should ensure that the implications for health and safety are taken into account, particularly in the following areas:

- (a) emergency and accident response;
- (b) the effects of drug and alcohol dependency; and
- (c) HIV/AIDS protection and prevention.

Guideline B4.3.2 – Exposure to noise

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned,



1786000 001177

should review on an ongoing basis the problem of noise on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of exposure to noise.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should take account of the adverse effects of exposure to excessive noise on the hearing, health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard noise to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

- (a) instruction of seafarers in the dangers to hearing and health of prolonged exposure to high noise levels and in the proper use of noise protection devices and equipment;
- (b) provision of approved hearing protection equipment to seafarers where necessary; and
- (c) assessment of risk and reduction of exposure levels to noise in all accommodation and recreational and catering facilities, as well as engine rooms and other machinery spaces.

#### Guideline B4.3.3 – Exposure to vibration

1. The competent authority, in conjunction with the competent international bodies and with representatives of shipowners' and seafarers' organizations concerned, and taking into account, as appropriate, relevant international standards, should review on an ongoing basis the problem of vibration on board ships with the objective of improving the protection of seafarers, in so far as practicable, from the adverse effects of vibration.

2. The review referred to in paragraph 1 of this Guideline should cover the effect of exposure to excessive vibration on the health and comfort of seafarers and the measures to be prescribed or recommended to reduce shipboard vibration to protect seafarers. The measures to be considered should include the following:

- (a) instruction of seafarers in the dangers to their health of prolonged exposure to vibration;
- (b) provision of approved personal protective equipment to seafarers where necessary; and
- (c) assessment of risks and reduction of exposure to vibration in all accommodation and recreational and catering facilities by adopting measures in accordance with the guidance provided by the ILO code of practice entitled *Ambient factors in the workplace*, 2001, and any subsequent revisions, taking account of the difference between exposure in those areas and in the workplace.

#### Guideline B4.3.4 – Obligations of shipowners

1. Any obligation on the shipowner to provide protective equipment or other accident prevention safeguards should, in general, be accompanied by provisions requiring their use by seafarers and by a requirement for seafarers to comply with the relevant accident prevention and health protection measures.

2. Account should also be taken of Articles 7 and 11 of the *Guarding of Machinery Convention*, 1963 (No. 119), and the corresponding provisions of the *Guarding of Machinery Recommendation*, 1963 (No. 118), under which the obligation to ensure compliance with the requirement that machinery in use is properly guarded, and its use without appropriate guards prevented, rests on the employer, while there is an obligation on the worker not to use machinery without the guards being in position nor to make inoperative the guards provided.

#### Guideline B4.3.5 – Reporting and collection of statistics

1. All occupational accidents and occupational injuries and diseases should be reported so that they can be investigated and comprehensive statistics can be kept, analysed and published, taking account of protection of the personal data of the seafarers concerned. Reports should not be limited to fatalities or to accidents involving the ship.

2. The statistics referred to in paragraph 1 of this Guideline should record the numbers, nature, causes and effects of occupational accidents and occupational injuries and diseases, with a clear indication, as applicable, of the department on board a ship, the type of accident and whether at sea or in port.

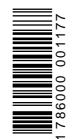
3. Each Member should have due regard to any international system or model for recording accidents to seafarers which may have been established by the International Labour Organization.

#### Guideline B4.3.6 – Investigations

1. The competent authority should undertake investigations into the causes and circumstances of all occupational accidents and occupational injuries and diseases resulting in loss of life or serious personal injury, and such other cases as may be specified in national laws or regulations.

2. Consideration should be given to including the following as subjects of investigation:

- (a) working environment, such as working surfaces, layout of machinery, means of access, lighting and methods of work;
- (b) incidence in different age groups of occupational accidents and occupational injuries and diseases;
- (c) special physiological or psychological problems created by the shipboard environment;
- (d) problems arising from physical stress on board a ship, in particular as a consequence of increased workload;
- (e) problems arising from and effects of technical developments and their influence on the composition of crews; and
- (f) problems arising from any human failures.



1786000 001177

#### Guideline B4.3.7 – National protection and prevention programmes

1. In order to provide a sound basis for measures to promote occupational safety and health protection and prevention of accidents, injuries and diseases which are due to particular hazards of maritime employment, research should be undertaken into general trends and into such hazards as are revealed by statistics.

2. The implementation of protection and prevention programmes for the promotion of occupational safety and health should be so organized that the competent authority, shipowners and seafarers or their representatives and other appropriate bodies may play an active role, including through such means as information sessions, on-board guidelines on maximum exposure levels to potentially harmful ambient workplace factors and other hazards or outcomes of a systematic risk evaluation process. In particular, national or local joint occupational safety and health protection and accident prevention committees or ad hoc working parties and on-board committees, on which shipowners' and seafarers' organizations concerned are represented, should be established.

3. Where such activity takes place at company level, the representation of seafarers on any safety committee on board that shipowner's ships should be considered.

#### Guideline B4.3.8 – Content of protection and prevention programmes

1. Consideration should be given to including the following in the functions of the committees and other bodies referred to in Guideline B4.3.7, paragraph 2:

- (a) the preparation of national guidelines and policies for occupational safety and health management systems and for accident prevention provisions, rules and manuals;
- (b) the organization of occupational safety and health protection and accident prevention training and programmes;
- (c) the organization of publicity on occupational safety and health protection and accident prevention, including films, posters, notices and brochures; and
- (d) the distribution of literature and information on occupational safety and health protection and accident prevention so that it reaches seafarers on board ships.

2. Relevant provisions or recommendations adopted by the appropriate national authorities or organizations or international organizations should be taken into account by those preparing texts of occupational safety and health protection and accident prevention measures or recommended practices.

3. In formulating occupational safety and health protection and accident prevention programmes, each Member should have due regard to any code of practice concerning the safety and health of seafarers which may have been published by the International Labour Organization.

#### Guideline B4.3.9 – Instruction in occupational safety and health protection and the prevention of occupational accidents

1. The curriculum for the training referred to in Standard A4.3, paragraph 1(a), should be reviewed periodically and brought up to date in the light of development in types and sizes of ships and in their equipment, as well as changes in manning practices, nationality, language and the organization of work on board ships.

2. There should be continuous occupational safety and health protection and accident prevention publicity. Such publicity might take the following forms:

- (a) educational audiovisual material, such as films, for use in vocational training centres for seafarers and where possible shown on board ships;
- (b) display of posters on board ships;
- (c) inclusion in periodicals read by seafarers of articles on the hazards of maritime employment and on occupational safety and health protection and accident prevention measures; and
- (d) special campaigns using various publicity media to instruct seafarers, including campaigns on safe working practices.

3. The publicity referred to in paragraph 2 of this Guideline should take account of the different nationalities, languages and cultures of seafarers on board ships.

#### Guideline B4.3.10 – Safety and health education of young seafarers

1. Safety and health regulations should refer to any general provisions on medical examinations before and during employment and on the prevention of accidents and the protection of health in employment, which may be applicable to the work of seafarers. Such regulations should specify measures which will minimize occupational dangers to young seafarers in the course of their duties.

2. Except where a young seafarer is recognized as fully qualified in a pertinent skill by the competent authority, the regulations should specify restrictions on young seafarers undertaking, without appropriate supervision and instruction, certain types of work presenting special risk of accident or of detrimental effect on their health or physical development, or requiring a particular degree of maturity, experience or skill. In determining the types of work to be restricted by the regulations, the competent authority might consider in particular work involving:

- (a) the lifting, moving or carrying of heavy loads or objects;
- (b) entry into boilers, tanks and cofferdams;
- (c) exposure to harmful noise and vibration levels;
- (d) operating hoisting and other power machinery and tools, or acting as signalers to operators of such equipment;

- (e) handling mooring or tow lines or anchoring equipment;
- (f) rigging;
- (g) work aloft or on deck in heavy weather;
- (h) nightwatch duties;
- (i) servicing of electrical equipment;
- (j) exposure to potentially harmful materials, or harmful physical agents such as dangerous or toxic substances and ionizing radiations;
- (k) the cleaning of catering machinery; and
- (l) the handling or taking charge of ships' boats.

3. Practical measures should be taken by the competent authority or through the appropriate machinery to bring to the attention of young seafarers information concerning the prevention of accidents and the protection of their health on board ships. Such measures could include adequate instruction in courses, official accident prevention publicity intended for young persons and professional instruction and supervision of young seafarers.

4. Education and training of young seafarers both ashore and on board ships should include guidance on the detrimental effects on their health and well-being of the abuse of alcohol and drugs and other potentially harmful substances, and the risk and concerns relating to HIV/AIDS and of other health risk related activities.

#### Guideline B4.3.11 – International cooperation

1. Members, with the assistance as appropriate of intergovernmental and other international organizations, should endeavour, in cooperation with each other, to achieve the greatest possible uniformity of action for the promotion of occupational safety and health protection and prevention of accidents.

2. In developing programmes for promoting occupational safety and health protection and prevention of accidents under Standard A4.3, each Member should have due regard to relevant codes of practice published by the International Labour Organization and the appropriate standards of international organizations.

3. Members should have regard to the need for international cooperation in the continuous promotion of activity related to occupational safety and health protection and prevention of occupational accidents. Such cooperation might take the form of:

- (a) bilateral or multilateral arrangements for uniformity in occupational safety and health protection and accident prevention standards and safeguards;
- (b) exchange of information on particular hazards affecting seafarers and on means of promoting occupational safety and health protection and preventing accidents;
- (c) assistance in testing of equipment and inspection according to the national regulations of the flag State;

- (d) collaboration in the preparation and dissemination of occupational safety and health protection and accident prevention provisions, rules or manuals;
- (e) collaboration in the production and use of training aids; and
- (f) joint facilities for, or mutual assistance in, the training of seafarers in occupational safety and health protection, accident prevention and safe working practices.

#### Regulation 4.4 – Access to shore-based welfare facilities

Purpose: To ensure that seafarers working on board a ship have access to shore-based facilities and services to secure their health and well-being

1. Each Member shall ensure that shore-based welfare facilities, where they exist, are easily accessible. The Member shall also promote the development of welfare facilities, such as those listed in the Code, in designated ports to provide seafarers on ships that are in its ports with access to adequate welfare facilities and services.

2. The responsibilities of each Member with respect to shore-based facilities, such as welfare, cultural, recreational and information facilities and services, are set out in the Code.

#### Standard A4.4 – Access to shore-based welfare facilities

1. Each Member shall require, where welfare facilities exist on its territory, that they are available for the use of all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work.

2. Each Member shall promote the development of welfare facilities in appropriate ports of the country and determine, after consultation with the shipowners' and seafarers' organizations concerned, which ports are to be regarded as appropriate.

3. Each Member shall encourage the establishment of welfare boards which shall regularly review welfare facilities and services to ensure that they are appropriate in the light of changes in the needs of seafarers resulting from technical, operational and other developments in the shipping industry.

#### Guideline B4.4 – Access to shore-based welfare facilities

##### Guideline B4.4.1 – Responsibilities of Members

1. Each Member should:

- (a) take measures to ensure that adequate welfare facilities and services are provided for seafarers in designated ports of call and that adequate protection is provided to seafarers in the exercise of their profession; and
- (b) take into account, in the implementation of these measures, the special needs of seafarers, especially when in foreign countries and when entering war zones, in respect of their safety, health and spare-time activities.



1786000 001177

2. Arrangements for the supervision of welfare facilities and services should include participation by representative shipowners' and seafarers' organizations concerned.

3. Each Member should take measures designed to expedite the free circulation among ships, central supply agencies and welfare establishments of welfare materials such as films, books, newspapers and sports equipment for use by seafarers on board their ships and in welfare centres ashore.

4. Members should cooperate with one another in promoting the welfare of seafarers at sea and in port. Such cooperation should include the following:

- (a) consultations among competent authorities aimed at the provision and improvement of seafarers' welfare facilities and services, both in port and on board ships;
- (b) agreements on the pooling of resources and the joint provision of welfare facilities in major ports so as to avoid unnecessary duplication;
- (c) organization of international sports competitions and encouragement of the participation of seafarers in sports activities; and
- (d) organization of international seminars on the subject of welfare of seafarers at sea and in port.

Guideline B4.4.2 – Welfare facilities and services in ports

1. Each Member should provide or ensure the provision of such welfare facilities and services as may be required, in appropriate ports of the country.

2. Welfare facilities and services should be provided, in accordance with national conditions and practice, by one or more of the following:

- (a) public authorities;
- (b) shipowners' and seafarers' organizations concerned under collective agreements or other agreed arrangements; and
- (c) voluntary organizations.

3. Necessary welfare and recreational facilities should be established or developed in ports. These should include:

- (a) meeting and recreation rooms as required;
- (b) facilities for sports and outdoor facilities, including competitions;
- (c) educational facilities; and
- (d) where appropriate, facilities for religious observances and for personal counselling.

4. These facilities may be provided by making available to seafarers in accordance with their needs facilities designed for more general use.

5. Where large numbers of seafarers of different nationalities require facilities such as hotels, clubs and sports facilities in a particular port, the competent authorities or bodies of the countries of origin of the seafarers and of the flag States, as well as the international associations concerned, should consult and cooperate with the competent authorities and bodies of the country in which the port is situated and with one another, with a view to the pooling of resources and to avoiding unnecessary duplication.

6. Hotels or hostels suitable for seafarers should be available where there is need for them. They should provide facilities equal to those found in a good-class hotel, and should wherever possible be located in good surroundings away from the immediate vicinity of the docks. Such hotels or hostels should be properly supervised, the prices charged should be reasonable in amount and, where necessary and possible, provision should be made for accommodating seafarers' families.

7. These accommodation facilities should be open to all seafarers, irrespective of nationality, race, colour, sex, religion, political opinion or social origin and irrespective of the flag State of the ship on which they are employed or engaged or work. Without in any way infringing this principle, it may be necessary in certain ports to provide several types of facilities, comparable in standard but adapted to the customs and needs of different groups of seafarers.

8. Measures should be taken to ensure that, as necessary, technically competent persons are employed full time in the operation of seafarers' welfare facilities and services, in addition to any voluntary workers.

Guideline B4.4.3 – Welfare boards

1. Welfare boards should be established, at the port, regional and national levels, as appropriate. Their functions should include:

- (a) keeping under review the adequacy of existing welfare facilities and monitoring the need for the provision of additional facilities or the withdrawal of underutilized facilities; and
- (b) assisting and advising those responsible for providing welfare facilities and ensuring co-ordination between them.

2. Welfare boards should include among their members representatives of shipowners' and seafarers' organizations, the competent authorities and, where appropriate, voluntary organizations and social bodies.

3. As appropriate, consuls of maritime States and local representatives of foreign welfare organizations should, in accordance with national laws and regulations, be associated with the work of port, regional and national welfare boards.

Guideline B4.4.4 – Financing of welfare facilities

1. In accordance with national conditions and practice, financial support for port welfare facilities should be made available through one or more of the following:



1786000 001177

- (a) grants from public funds;
- (b) levies or other special dues from shipping sources;
- (c) voluntary contributions from shipowners, seafarers, or their organizations; and
- (d) voluntary contributions from other sources.

2. Where welfare taxes, levies and special dues are imposed, they should be used only for the purposes for which they are raised.

#### Guideline B4.4.5 – Dissemination of information and facilitation measures

1. Information should be disseminated among seafarers concerning facilities open to the general public in ports of call, particularly transport, welfare, entertainment and educational facilities and places of worship, as well as facilities provided specifically for seafarers.

2. Adequate means of transport at moderate prices should be available at any reasonable time in order to enable seafarers to reach urban areas from convenient locations in the port.

3. All suitable measures should be taken by the competent authorities to make known to shipowners and to seafarers entering port any special laws and customs, the contravention of which may jeopardize their freedom.

4. Port areas and access roads should be provided by the competent authorities with adequate lighting and signposting and regular patrols for the protection of seafarers.

#### Guideline B4.4.6 – Seafarers in a foreign port

1. For the protection of seafarers in foreign ports, measures should be taken to facilitate:

- (a) access to consuls of their State of nationality or State of residence; and
- (b) effective cooperation between consuls and the local or national authorities.

2. Seafarers who are detained in a foreign port should be dealt with promptly under due process of law and with appropriate consular protection.

3. Whenever a seafarer is detained for any reason in the territory of a Member, the competent authority should, if the seafarer so requests, immediately inform the flag State and the State of nationality of the seafarer. The competent authority should promptly inform the seafarer of the right to make such a request. The State of nationality of the seafarer should promptly notify the seafarer's next of kin. The competent authority should allow consular officers of these States immediate access to the seafarer and regular visits thereafter so long as the seafarer is detained.

4. Each Member should take measures, whenever necessary, to ensure the safety of seafarers from aggression and other unlawful acts while ships are in their territorial waters and especially in approaches to ports.

5. Every effort should be made by those responsible in port and on board a ship to facilitate shore leave for seafarers as soon as possible after a ship's arrival in port.

#### Regulation 4.5 – Social security

Purpose: To ensure that measures are taken with a view to providing seafarers with access to social security protection

1. Each Member shall ensure that all seafarers and, to the extent provided for in its national law, their dependants have access to social security protection in accordance with the Code without prejudice however to any more favourable conditions referred to in paragraph 8 of article 19 of the Constitution.

2. Each Member undertakes to take steps, according to its national circumstances, individually and through international cooperation, to achieve progressively comprehensive social security protection for seafarers.

3. Each Member shall ensure that seafarers who are subject to its social security legislation, and, to the extent provided for in its national law, their dependants, are entitled to benefit from social security protection no less favourable than that enjoyed by shoreworkers.

#### Standard A4.5 – Social security

1. The branches to be considered with a view to achieving progressively comprehensive social security protection under Regulation 4.5 are: medical care, sickness benefit, unemployment benefit, old-age benefit, employment injury benefit, family benefit, maternity benefit, invalidity benefit and survivors' benefit, complementing the protection provided for under Regulations 4.1, on medical care, and 4.2, on shipowners' liability, and under other titles of this Convention.

2. At the time of ratification, the protection to be provided by each Member in accordance with Regulation 4.5, paragraph 1, shall include at least three of the nine branches listed in paragraph 1 of this Standard.

3. Each Member shall take steps according to its national circumstances to provide the complementary social security protection referred to in paragraph 1 of this Standard to all seafarers ordinarily resident in its territory. This responsibility could be satisfied, for example, through appropriate bilateral or multilateral agreements or contribution-based systems. The resulting protection shall be no less favourable than that enjoyed by shoreworkers resident in their territory.

4. Notwithstanding the attribution of responsibilities in paragraph 3 of this Standard, Members may determine, through bilateral and multilateral agreements and through provisions adopted in the framework of regional economic integration organizations, other rules concerning the social security legislation to which seafarers are subject.

5. Each Member's responsibilities with respect to seafarers on ships that fly its flag shall include those provided for by Regulations 4.1 and 4.2 and the related provisions of the Code, as well as those that are inherent in its general obligations under international law.



1786000 001177

6. Each Member shall give consideration to the various ways in which comparable benefits will, in accordance with national law and practice, be provided to seafarers in the absence of adequate coverage in the branches referred to in paragraph 1 of this Standard.

7. The protection under Regulation 4.5, paragraph 1, may, as appropriate, be contained in laws or regulations, in private schemes or in collective bargaining agreements or in a combination of these.

8. To the extent consistent with their national law and practice, Members shall cooperate, through bilateral or multilateral agreements or other arrangements, to ensure the maintenance of social security rights, provided through contributory or non-contributory schemes, which have been acquired, or are in the course of acquisition, by all seafarers regardless of residence.

9. Each Member shall establish fair and effective procedures for the settlement of disputes.

10. Each Member shall at the time of ratification specify the branches for which protection is provided in accordance with paragraph 2 of this Standard. It shall subsequently notify the Director-General of the International Labour Office when it provides social security protection in respect of one or more other branches stated in paragraph 1 of this Standard. The Director-General shall maintain a register of this information and shall make it available to all interested parties.

11. The reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution, shall also include information regarding steps taken in accordance with Regulation 4.5, paragraph 2, to extend protection to other branches.

#### Guideline B4.5 – Social security

1. The protection to be provided at the time of ratification in accordance with Standard A4.5, paragraph 2, should at least include the branches of medical care, sickness benefit and employment injury benefit.

2. In the circumstances referred to in Standard A4.5, paragraph 6, comparable benefits may be provided through insurance, bilateral and multilateral agreements or other effective means, taking into consideration the provisions of relevant collective bargaining agreements. Where such measures are adopted, seafarers covered by such measures should be advised of the means by which the various branches of social security protection will be provided.

3. Where seafarers are subject to more than one national legislation covering social security, the Members concerned should cooperate in order to determine by mutual agreement which legislation is to apply, taking into account such factors as the type and level of protection under the respective legislations which is more favourable to the seafarer concerned as well as the seafarer's preference.

4. The procedures to be established under Standard A4.5, paragraph 9, should be designed to cover all disputes relevant to the claims of the seafarers concerned, irrespective of the manner in which the coverage is provided.

5. Each Member which has national seafarers, non-national seafarers or both serving on ships that fly its flag should provide the social security protection in the Convention as applicable, and should periodically review the branches of social security protection in Standard A4.5, paragraph 1, with a view to identifying any additional branches appropriate for the seafarers concerned.

6. The seafarers' employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as any other relevant information at the disposal of the shipowner, such as statutory deductions from the seafarers' wages and shipowners' contributions which may be made in accordance with the requirements of identified authorized bodies pursuant to relevant national social security schemes.

7. The Member whose flag the ship flies should, in effectively exercising its jurisdiction over social matters, satisfy itself that the shipowners' responsibilities concerning social security protection are met, including making the required contributions to social security schemes.

#### TITLE 5. COMPLIANCE AND ENFORCEMENT

1. The Regulations in this Title specify each Member's responsibility to fully implement and enforce the principles and rights set out in the Articles of this Convention as well as the particular obligations provided for under its Titles 1, 2, 3 and 4.

2. Paragraphs 3 and 4 of Article VI, which permit the implementation of Part A of the Code through substantially equivalent provisions, do not apply to Part A of the Code in this Title.

3. In accordance with paragraph 2 of Article VI, each Member shall implement its responsibilities under the Regulations in the manner set out in the corresponding Standards of Part A of the Code, giving due consideration to the corresponding Guidelines in Part B of the Code.

4. The provisions of this Title shall be implemented bearing in mind that seafarers and shipowners, like all other persons, are equal before the law and are entitled to the equal protection of the law and shall not be subject to discrimination in their access to courts, tribunals or other dispute resolution mechanisms. The provisions of this Title do not determine legal jurisdiction or a legal venue.

#### Regulation 5.1 – Flag State responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention with respect to ships that fly its flag

##### Regulation 5.1.1 – General principles

1. Each Member is responsible for ensuring implementation of its obligations under this Convention on ships that fly its flag.

2. Each Member shall establish an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, in accordance with Regulations 5.1.3 and 5.1.4 ensuring that the working and living conditions for seafarers on ships that fly its flag meet, and continue to meet, the standards in this Convention.



1786000 001177

3. In establishing an effective system for the inspection and certification of maritime labour conditions, a Member may, where appropriate, authorize public institutions or other organizations (including those of another Member, if the latter agrees) which it recognizes as competent and independent to carry out inspections or to issue certificates or to do both. In all cases, the Member shall remain fully responsible for the inspection and certification of the working and living conditions of the seafarers concerned on ships that fly its flag.

4. A maritime labour certificate, complemented by a declaration of maritime labour compliance, shall constitute prima facie evidence that the ship has been duly inspected by the Member whose flag it flies and that the requirements of this Convention relating to working and living conditions of the seafarers have been met to the extent so certified.

5. Information about the system referred to in paragraph 2 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports to the International Labour Office pursuant to article 22 of the Constitution.

#### Standard A5.1.1 – General principles

1. Each Member shall establish clear objectives and standards covering the administration of its inspection and certification systems, as well as adequate overall procedures for its assessment of the extent to which those objectives and standards are being attained.

2. Each Member shall require all ships that fly its flag to have a copy of this Convention available on board.

#### Guideline B5.1.1 – General principles

1. The competent authority should make appropriate arrangements to promote effective cooperation between public institutions and other organizations, referred to in Regulations 5.1.1 and 5.1.2, concerned with seafarers' shipboard working and living conditions.

2. In order to better ensure cooperation between inspectors and shipowners, seafarers and their respective organizations, and to maintain or improve seafarers' working and living conditions, the competent authority should consult the representatives of such organizations at regular intervals as to the best means of attaining these ends. The manner of such consultation should be determined by the competent authority after consulting with shipowners' and seafarers' organizations.

#### Regulation 5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The public institutions or other organizations referred to in paragraph 3 of Regulation 5.1.1 ("recognized organizations") shall have been recognized by the competent authority as meeting the requirements in the Code regarding competency and independence. The inspection or certification functions which the recognized organizations may be authorized to carry out shall come within the scope of the activities that are expressly mentioned in the Code as being carried out by the competent authority or a recognized organization.

2. The reports referred to in paragraph 5 of Regulation 5.1.1 shall contain information regarding any recognized organization, the extent of authorizations given and the arrangements made by the Member to ensure that the authorized activities are carried out completely and effectively.

#### Standard A5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. For the purpose of recognition in accordance with paragraph 1 of Regulation 5.1.2, the competent authority shall review the competency and independence of the organization concerned and determine whether the organization has demonstrated, to the extent necessary for carrying out the activities covered by the authorization conferred on it, that the organization:

- (a) has the necessary expertise in the relevant aspects of this Convention and an appropriate knowledge of ship operations, including the minimum requirements for seafarers to work on a ship, conditions of employment, accommodation, recreational facilities, food and catering, accident prevention, health protection, medical care, welfare and social security protection;
- (b) has the ability to maintain and update the expertise of its personnel;
- (c) has the necessary knowledge of the requirements of this Convention as well as of applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
- (d) is of the appropriate size, structure, experience and capability commensurate with the type and degree of authorization.

2. Any authorizations granted with respect to inspections shall, as a minimum, empower the recognized organization to require the rectification of deficiencies that it identifies in seafarers' working and living conditions and to carry out inspections in this regard at the request of a port State.

3. Each Member shall establish:

- (a) a system to ensure the adequacy of work performed by recognized organizations, which includes information on all applicable national laws and regulations and relevant international instruments; and
- (b) procedures for communication with and oversight of such organizations.

4. Each Member shall provide the International Labour Office with a current list of any recognized organizations authorized to act on its behalf and it shall keep this list up to date. The list shall specify the functions that the recognized organizations have been authorized to carry out. The Office shall make the list publicly available.



1786000 001177

## Guideline B5.1.2 – Authorization of recognized organizations

1. The organization seeking recognition should demonstrate the technical, administrative and managerial competence and capacity to ensure the provision of timely service of satisfactory quality.

2. In evaluating the capability of an organization, the competent authority should determine whether the organization:

- (a) has adequate technical, managerial and support staff;
- (b) has sufficient qualified professional staff to provide the required service, representing an adequate geographical coverage;
- (c) has proven ability to provide a timely service of satisfactory quality; and
- (d) is independent and accountable in its operations.

3. The competent authority should conclude a written agreement with any organization that it recognizes for purposes of an authorization. The agreement should include the following elements:

- (a) scope of application;
- (b) purpose;
- (c) general conditions;
- (d) the execution of functions under authorization;
- (e) legal basis of the functions under authorization;
- (f) reporting to the competent authority;
- (g) specification of the authorization from the competent authority to the recognized organization; and
- (h) the competent authority's supervision of activities delegated to the recognized organization.

4. Each Member should require the recognized organizations to develop a system for qualification of staff employed by them as inspectors to ensure the timely updating of their knowledge and expertise.

5. Each Member should require the recognized organizations to maintain records of the services performed by them such that they are able to demonstrate achievement of the required standards in the items covered by the services.

6. In establishing the oversight procedures referred to in Standard A5.1.2, paragraph 3(b), each Member should take into account the Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration, adopted in the framework of the International Maritime Organization.

Regulation 5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. This Regulation applies to ships of:

- (a) 500 gross tonnage or over, engaged in international voyages; and
- (b) 500 gross tonnage or over, flying the flag of a Member and operating from a port, or between ports, in another country.

For the purpose of this Regulation, “international voyage” means a voyage from a country to a port outside such a country.

2. This Regulation also applies to any ship that flies the flag of a Member and is not covered by paragraph 1 of this Regulation, at the request of the shipowner to the Member concerned.

3. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a maritime labour certificate certifying that the working and living conditions of seafarers on the ship, including measures for ongoing compliance to be included in the declaration of maritime labour compliance referred to in paragraph 4 of this Regulation, have been inspected and meet the requirements of national laws or regulations or other measures implementing this Convention.

4. Each Member shall require ships that fly its flag to carry and maintain a declaration of maritime labour compliance stating the national requirements implementing this Convention for the working and living conditions for seafarers and setting out the measures adopted by the shipowner to ensure compliance with the requirements on the ship or ships concerned.

5. The maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall conform to the model prescribed by the Code.

6. Where the competent authority of the Member or a recognized organization duly authorized for this purpose has ascertained through inspection that a ship that flies the Member's flag meets or continues to meet the standards of this Convention, it shall issue or renew a maritime labour certificate to that effect and maintain a publicly available record of that certificate.

7. Detailed requirements for the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, including a list of the matters that must be inspected and approved, are set out in Part A of the Code.

## Standard A5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The maritime labour certificate shall be issued to a ship by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, for a period which shall not exceed five years. A list of matters that must be inspected and found to meet national laws and regulations or other measures implementing the requirements of this Convention regarding the working and living conditions of seafarers on ships before a maritime labour certificate can be issued is found in Appendix A5-I.



1786000 001177

2. The validity of the maritime labour certificate shall be subject to an intermediate inspection by the competent authority, or by a recognized organization duly authorized for this purpose, to ensure continuing compliance with the national requirements implementing this Convention. If only one intermediate inspection is carried out and the period of validity of the certificate is five years, it shall take place between the second and third anniversary dates of the certificate. Anniversary date means the day and month of each year which will correspond to the date of expiry of the maritime labour certificate. The scope and depth of the intermediate inspection shall be equal to an inspection for renewal of the certificate. The certificate shall be endorsed following satisfactory intermediate inspection.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Standard, when the renewal inspection has been completed within three months before the expiry of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid from the date of completion of the renewal inspection for a period not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4. When the renewal inspection is completed more than three months before the expiry date of the existing maritime labour certificate, the new maritime labour certificate shall be valid for a period not exceeding five years starting from the date of completion of the renewal inspection.

5. A maritime labour certificate may be issued on an interim basis:

- (a) to new ships on delivery;
- (b) when a ship changes flag; or
- (c) when a shipowner assumes responsibility for the operation of a ship which is new to that shipowner.

6. An interim maritime labour certificate may be issued for a period not exceeding six months by the competent authority or a recognized organization duly authorized for this purpose.

7. An interim maritime labour certificate may only be issued following verification that:

- (a) the ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I, taking into account verification of items under subparagraphs(b), (c) and (d) of this paragraph;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with this Convention;
- (c) the master is familiar with the requirements of this Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a declaration of maritime labour compliance.

8. A full inspection in accordance with paragraph 1 of this Standard shall be carried out prior to expiry of the interim certificate to enable issue of the full-term maritime labour certificate. No further interim certificate may be issued following the initial six months referred to in paragraph 6 of this Standard. A declaration of maritime labour compliance need not be issued for the period of validity of the interim certificate.

9. The maritime labour certificate, the interim maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance shall be drawn up in the form corresponding to the models given in Appendix A5-II.

10. The declaration of maritime labour compliance shall be attached to the maritime labour certificate. It shall have two parts:

- (a) Part I shall be drawn up by the competent authority which shall:
  - (i) identify the list of matters to be inspected in accordance with paragraph 1 of this Standard;
  - (ii) identify the national requirements embodying the relevant provisions of this Convention by providing a reference to the relevant national legal provisions as well as, to the extent necessary, concise information on the main content of the national requirements;
  - (iii) refer to ship-type specific requirements under national legislation;
  - (iv) record any substantially equivalent provisions adopted pursuant to paragraph 3 of Article VI; and
  - (v) clearly indicate any exemption granted by the competent authority as provided in Title 3; and
- (b) Part II shall be drawn up by the shipowner and shall identify the measures adopted to ensure ongoing compliance with the national requirements between inspections and the measures proposed to ensure that there is continuous improvement.

The competent authority or recognized organization duly authorized for this purpose shall certify Part II and shall issue the declaration of maritime labour compliance.

11. The results of all subsequent inspections or other verifications carried out with respect to the ship concerned and any significant deficiencies found during any such verification shall be recorded, together with the date when the deficiencies were found to have been remedied. This record, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall, in accordance with national laws or regulations, be inscribed upon or appended to the declaration of maritime labour compliance or made available in some other way to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States and shipowners' and seafarers' representatives.

12. A current valid maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance, accompanied by an English-language translation where it is not in English, shall be carried on the ship and a copy shall be posted in a conspicuous place on board where it is avail-



1786000 001177

able to the seafarers. A copy shall be made available in accordance with national laws and regulations, upon request, to seafarers, flag State inspectors, authorized officers in port States, and shipowners' and seafarers' representatives.

13. The requirement for an English-language translation in paragraphs 11 and 12 of this Standard does not apply in the case of a ship not engaged in an international voyage.

14. A certificate issued under paragraph 1 or 5 of this Standard shall cease to be valid in any of the following cases:

- (a) if the relevant inspections are not completed within the periods specified under paragraph 2 of this Standard;
- (b) if the certificate is not endorsed in accordance with paragraph 2 of this Standard;
- (c) when a ship changes flag;
- (d) when a shipowner ceases to assume the responsibility for the operation of a ship; and
- (e) when substantial changes have been made to the structure or equipment covered in Title 3.

15. In the case referred to in paragraph 14(c), (d) or (e) of this Standard, a new certificate shall only be issued when the competent authority or recognized organization issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of this Standard.

16. A maritime labour certificate shall be withdrawn by the competent authority or the recognized organization duly authorized for this purpose by the flag State, if there is evidence that the ship concerned does not comply with the requirements of this Convention and any required corrective action has not been taken.

17. When considering whether a maritime labour certificate should be withdrawn in accordance with paragraph 16 of this Standard, the competent authority or the recognized organization shall take into account the seriousness or the frequency of the deficiencies.

Guideline B5.1.3 – Maritime labour certificate and declaration of maritime labour compliance

1. The statement of national requirements in Part I of the declaration of maritime labour compliance should include or be accompanied by references to the legislative provisions relating to seafarers' working and living conditions in each of the matters listed in Appendix A5-I. Where national legislation precisely follows the requirements stated in this Convention, a reference may be all that is necessary. Where a provision of the Convention is implemented through substantial equivalence as provided under Article VI, paragraph 3, this provision should be identified and a concise explanation should be provided. Where an exemption is granted by the competent authority as provided in Title 3, the particular provision or provisions concerned should be clearly indicated.

2. The measures referred to in Part II of the declaration of maritime labour compliance, drawn up by the

shipowner, should, in particular, indicate the occasions on which ongoing compliance with particular national requirements will be verified, the persons responsible for verification, the records to be taken, as well as the procedures to be followed where non-compliance is noted. Part II may take a number of forms. It could make reference to other more comprehensive documentation covering policies and procedures relating to other aspects of the maritime sector, for example documents required by the International Safety Management (ISM) Code or the information required by Regulation 5 of the SOLAS Convention, Chapter XI-1 relating to the ship's Continuous Synopsis Record.

3. The measures to ensure ongoing compliance should include general international requirements for the shipowner and master to keep themselves informed of the latest advances in technology and scientific findings concerning workplace design, taking into account the inherent dangers of seafarers' work, and to inform the seafarers' representatives accordingly, thereby guaranteeing a better level of protection of the seafarers' working and living conditions on board.

4. The declaration of maritime labour compliance should, above all, be drafted in clear terms designed to help all persons concerned, such as flag State inspectors, authorized officers in port States and seafarers, to check that the requirements are being properly implemented.

5. An example of the kind of information that might be contained in a declaration of maritime labour compliance is given in Appendix B5-I.

6. When a ship changes flag as referred to in Standard A5.1.3, paragraph 14(c), and where both States concerned have ratified this Convention, the Member whose flag the ship was formerly entitled to fly should, as soon as possible, transmit to the competent authority of the other Member copies of the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance carried by the ship before the change of flag and, if applicable, copies of the relevant inspection reports if the competent authority so requests within three months after the change of flag has taken place.

Regulation 5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall verify, through an effective and coordinated system of regular inspections, monitoring and other control measures, that ships that fly its flag comply with the requirements of this Convention as implemented in national laws and regulations.

2. Detailed requirements regarding the inspection and enforcement system referred to in paragraph 1 of this Regulation are set out in Part A of the Code.

Standard A5.1.4 – Inspection and enforcement

1. Each Member shall maintain a system of inspection of the conditions for seafarers on ships that fly its flag which shall include verification that the measures relating to working and living conditions as set out in the declaration of maritime labour compliance, where applicable, are being followed, and that the requirements of this Convention are met.



1786000 001177

2. The competent authority shall appoint a sufficient number of qualified inspectors to fulfil its responsibilities under paragraph 1 of this Standard. Where recognized organizations have been authorized to carry out inspections, the Member shall require that personnel carrying out the inspection are qualified to undertake these duties and shall provide them with the necessary legal authority to perform their duties.

3. Adequate provision shall be made to ensure that the inspectors have the training, competence, terms of reference, powers, status and independence necessary or desirable so as to enable them to carry out the verification and ensure the compliance referred to in paragraph 1 of this Standard.

4. Inspections shall take place at the intervals required by Standard A5.1.3, where applicable. The interval shall in no case exceed three years.

5. If a Member receives a complaint which it does not consider manifestly unfounded or obtains evidence that a ship that flies its flag does not conform to the requirements of this Convention or that there are serious deficiencies in the implementation of the measures set out in the declaration of maritime labour compliance, the Member shall take the steps necessary to investigate the matter and ensure that action is taken to remedy any deficiencies found.

6. Adequate rules shall be provided and effectively enforced by each Member in order to guarantee that inspectors have the status and conditions of service to ensure that they are independent of changes of government and of improper external influences.

7. Inspectors, issued with clear guidelines as to the tasks to be performed and provided with proper credentials, shall be empowered:

- (a) to board a ship that flies the Member's flag;
- (b) to carry out any examination, test or inquiry which they may consider necessary in order to satisfy themselves that the standards are being strictly observed; and
- (c) to require that any deficiency is remedied and, where they have grounds to believe that deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights), or represent a significant danger to seafarers' safety, health or security, to prohibit a ship from leaving port until necessary actions are taken.

8. Any action taken pursuant to paragraph 7(c) of this Standard shall be subject to any right of appeal to a judicial or administrative authority.

9. Inspectors shall have the discretion to give advice instead of instituting or recommending proceedings when there is no clear breach of the requirements of this Convention that endangers the safety, health or security of the seafarers concerned and where there is no prior history of similar breaches.

10. Inspectors shall treat as confidential the source of any grievance or complaint alleging a danger or deficiency in relation to seafarers' working and living conditions or a violation of laws and regulations and give no intimation to the shipowner, the shipowner's representative or the operator of the ship that an inspection was made as a consequence of such a grievance or complaint.

11. Inspectors shall not be entrusted with duties which might, because of their number or nature, interfere with effective inspection or prejudice in any way their authority or impartiality in their relations with shipowners, seafarers or other interested parties. In particular, inspectors shall:

- (a) be prohibited from having any direct or indirect interest in any operation which they are called upon to inspect; and
- (b) subject to appropriate sanctions or disciplinary measures, not reveal, even after leaving service, any commercial secrets or confidential working processes or information of a personal nature which may come to their knowledge in the course of their duties.

12. Inspectors shall submit a report of each inspection to the competent authority. One copy of the report in English or in the working language of the ship shall be furnished to the master of the ship and another copy shall be posted on the ship's notice board for the information of the seafarers and, upon request, sent to their representatives.

13. The competent authority of each Member shall maintain records of inspections of the conditions for seafarers on ships that fly its flag. It shall publish an annual report on inspection activities within a reasonable time, not exceeding six months, after the end of the year.

14. In the case of an investigation pursuant to a major incident, the report shall be submitted to the competent authority as soon as practicable, but not later than one month following the conclusion of the investigation.

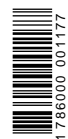
15. When an inspection is conducted or when measures are taken under this Standard, all reasonable efforts shall be made to avoid a ship being unreasonably detained or delayed.

16. Compensation shall be payable in accordance with national laws and regulations for any loss or damage suffered as a result of the wrongful exercise of the inspectors' powers. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

17. Adequate penalties and other corrective measures for breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) and for obstructing inspectors in the performance of their duties shall be provided for and effectively enforced by each Member.

#### Guideline B5.1.4 – Inspection and enforcement

1. The competent authority and any other service or authority wholly or partly concerned with the inspection of seafarers' working and living conditions should have the resources necessary to fulfill their functions. In particular:



1786000 001177

(a) each Member should take the necessary measures so that duly qualified technical experts and specialists may be called upon, as needed, to assist in the work of inspectors; and

(b) inspectors should be provided with conveniently situated premises, equipment and means of transport adequate for the efficient performance of their duties.

2. The competent authority should develop a compliance and enforcement policy to ensure consistency and otherwise guide inspection and enforcement activities related to this Convention. Copies of this policy should be provided to all inspectors and relevant law-enforcement officials and should be made available to the public and shipowners and seafarers.

3. The competent authority should establish simple procedures to enable it to receive information in confidence concerning possible breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) presented by seafarers directly or by representatives of the seafarers, and permit inspectors to investigate such matters promptly, including:

(a) enabling masters, seafarers or representatives of the seafarers to request an inspection when they consider it necessary; and

(b) supplying technical information and advice to shipowners and seafarers and organizations concerned as to the most effective means of complying with the requirements of this Convention and of bringing about a continual improvement in seafarers' on-board conditions.

4. Inspectors should be fully trained and sufficient in numbers to secure the efficient discharge of their duties with due regard to:

(a) the importance of the duties which the inspectors have to perform, in particular the number, nature and size of ships subject to inspection and the number and complexity of the legal provisions to be enforced;

(b) the resources placed at the disposal of the inspectors; and

(c) the practical conditions under which inspections must be carried out in order to be effective.

5. Subject to any conditions for recruitment to the public service which may be prescribed by national laws and regulations, inspectors should have qualifications and adequate training to perform their duties and where possible should have a maritime education or experience as a seafarer. They should have adequate knowledge of seafarers' working and living conditions and of the English language.

6. Measures should be taken to provide inspectors with appropriate further training during their employment.

7. All inspectors should have a clear understanding of the circumstances in which an inspection should be carried out, the scope of the inspection to be carried out

in the various circumstances referred to and the general method of inspection.

8. Inspectors provided with proper credentials under the national law should at a minimum be empowered:

(a) to board ships freely and without previous notice; however, when commencing the ship inspection, inspectors should provide notification of their presence to the master or person in charge and, where appropriate, to the seafarers or their representatives;

(b) to question the master, seafarer or any other person, including the shipowner or the shipowner's representative, on any matter concerning the application of the requirements under laws and regulations, in the presence of any witness that the person may have requested;

(c) to require the production of any books, log books, registers, certificates or other documents or information directly related to matters subject to inspection, in order to verify compliance with the national laws and regulations implementing this Convention;

(d) to enforce the posting of notices required under the national laws and regulations implementing this Convention;

(e) to take or remove, for the purpose of analysis, samples of products, cargo, drinking water, provisions, materials and substances used or handled;

(f) following an inspection, to bring immediately to the attention of the shipowner, the operator of the ship or the master, deficiencies which may affect the health and safety of those on board ship;

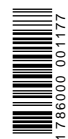
(g) to alert the competent authority and, if applicable, the recognized organization to any deficiency or abuse not specifically covered by existing laws or regulations and submit proposals to them for the improvement of the laws or regulations; and

(h) to notify the competent authority of any occupational injuries or diseases affecting seafarers in such cases and in such manner as may be prescribed by laws and regulations.

9. When a sample referred to in paragraph 8(e) of this Guideline is being taken or removed, the shipowner or the shipowner's representative, and where appropriate a seafarer, should be notified or should be present at the time the sample is taken or removed. The quantity of such a sample should be properly recorded by the inspector.

10. The annual report published by the competent authority of each Member, in respect of ships that fly its flag, should contain:

(a) a list of laws and regulations in force relevant to seafarers' working and living conditions and



1786000 001177

any amendments which have come into effect during the year;

- (b) details of the organization of the system of inspection;
- (c) statistics of ships or other premises subject to inspection and of ships and other premises actually inspected;
- (d) statistics on all seafarers subject to its national laws and regulations;
- (e) statistics and information on violations of legislation, penalties imposed and cases of detention of ships; and
- (f) statistics on reported occupational injuries and diseases affecting seafarers.

#### Regulation 5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Each Member shall require that ships that fly its flag have on-board procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarer complaints alleging breaches of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall prohibit and penalize any kind of victimization of a seafarer for filing a complaint.

3. The provisions in this Regulation and related sections of the Code are without prejudice to a seafarer's right to seek redress through whatever legal means the seafarer considers appropriate.

#### Standard A5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Without prejudice to any wider scope that may be given in national laws or regulations or collective agreements, the on-board procedures may be used by seafarers to lodge complaints relating to any matter that is alleged to constitute a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Each Member shall ensure that, in its laws or regulations, appropriate on board complaint procedures are in place to meet the requirements of Regulation 5.1.5. Such procedures shall seek to resolve complaints at the lowest level possible. However, in all cases, seafarers shall have a right to complain directly to the master and, where they consider it necessary, to appropriate external authorities.

3. The on-board complaint procedures shall include the right of the seafarer to be accompanied or represented during the complaints procedure, as well as safeguards against the possibility of victimization of seafarers for filing complaints. The term "victimization" covers any adverse action taken by any person with respect to a seafarer for lodging a complaint which is not manifestly vexatious or maliciously made.

4. In addition to a copy of their seafarers' employment agreement, all seafarers shall be provided with a copy of the on-board complaint procedures applicable on the ship. This shall include contact information for the competent authority in the flag State and, where different, in the seafarers' country of residence, and the name of a person or persons on board the ship who can, on a confidential

basis, provide seafarers with impartial advice on their complaint and otherwise assist them in following the complaint procedures available to them on board the ship.

#### Guideline B5.1.5 – On-board complaint procedures

1. Subject to any relevant provisions of an applicable collective agreement, the competent authority should, in close consultation with shipowners' and seafarers' organizations, develop a model for fair, expeditious and well-documented on-board complaint-handling procedures for all ships that fly the Member's flag. In developing these procedures the following matters should be considered:

- (a) many complaints may relate specifically to those individuals to whom the complaint is to be made or even to the master of the ship. In all cases seafarers should also be able to complain directly to the master and to make a complaint externally; and
- (b) in order to help avoid problems of victimization of seafarers making complaints about matters under this Convention, the procedures should encourage the nomination of a person on board who can advise seafarers on the procedures available to them and, if requested by the complainant seafarer, also attend any meetings or hearings into the subject matter of the complaint.

2. At a minimum the procedures discussed during the consultative process referred to in paragraph 1 of this Guideline should include the following:

- (a) complaints should be addressed to the head of the department of the seafarer lodging the complaint or to the seafarer's superior officer;
- (b) the head of department or superior officer should then attempt to resolve the matter within prescribed time limits appropriate to the seriousness of the issues involved;
- (c) if the head of department or superior officer cannot resolve the complaint to the satisfaction of the seafarer, the latter may refer it to the master, who should handle the matter personally;
- (d) seafarers should at all times have the right to be accompanied and to be represented by another seafarer of their choice on board the ship concerned;
- (e) all complaints and the decisions on them should be recorded and a copy provided to the seafarer concerned;
- (f) if a complaint cannot be resolved on board, the matter should be referred ashore to the shipowner, who should be given an appropriate time limit for resolving the matter, where appropriate, in consultation with the seafarers concerned or any person they may appoint as their representative; and



1786000 001177

(g) in all cases seafarers should have a right to file their complaints directly with the master and the shipowner and competent authorities.

#### Regulation 5.1.6 – Marine casualties

1. Each Member shall hold an official inquiry into any serious marine casualty, leading to injury or loss of life, that involves a ship that flies its flag. The final report of an inquiry shall normally be made public.

2. Members shall cooperate with each other to facilitate the investigation of serious marine casualties referred to in paragraph 1 of this Regulation.

#### Standard A5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

#### Guideline B5.1.6 – Marine casualties

(No provisions)

#### Regulation 5.2 – Port State responsibilities

Purpose: To enable each Member to implement its responsibilities under this Convention regarding international cooperation in the implementation and enforcement of the Convention standards on foreign ships

#### Regulation 5.2.1 – Inspections in port

1. Every foreign ship calling, in the normal course of its business or for operational reasons, in the port of a Member may be the subject of inspection in accordance with paragraph 4 of Article V for the purpose of reviewing compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights) relating to the working and living conditions of seafarers on the ship.

2. Each Member shall accept the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance required under Regulation 5.1.3 as prima facie evidence of compliance with the requirements of this Convention (including seafarers' rights). Accordingly, the inspection in its ports shall, except in the circumstances specified in the Code, be limited to a review of the certificate and declaration.

3. Inspections in a port shall be carried out by authorized officers in accordance with the provisions of the Code and other applicable international arrangements governing port State control inspections in the Member. Any such inspection shall be limited to verifying that the matter inspected is in conformity with the relevant requirements set out in the Articles and Regulations of this Convention and in Part A only of the Code.

4. Inspections that may be carried out in accordance with this Regulation shall be based on an effective port State inspection and monitoring system to help ensure that the working and living conditions for seafarers on ships entering a port of the Member concerned meet the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

5. Information about the system referred to in paragraph 4 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

#### Standard A5.2.1 – Inspections in port

1. Where an authorized officer, having come on board to carry out an inspection and requested, where applicable, the maritime labour certificate and the declaration of maritime labour compliance, finds that:

- (a) the required documents are not produced or maintained or are falsely maintained or that the documents produced do not contain the information required by this Convention or are otherwise invalid; or
- (b) there are clear grounds for believing that the working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; or
- (c) there are reasonable grounds to believe that the ship has changed flag for the purpose of avoiding compliance with this Convention; or
- (d) there is a complaint alleging that specific working and living conditions on the ship do not conform to the requirements of this Convention; a more detailed inspection may be carried out to ascertain the working and living conditions on board the ship. Such inspection shall in any case be carried out where the working and living conditions believed or alleged to be defective could constitute a clear hazard to the safety, health or security of seafarers or where the authorized officer has grounds to believe that any deficiencies constitute a serious breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights).

2. Where a more detailed inspection is carried out on a foreign ship in the port of a Member by authorized officers in the circumstances set out in subparagraph (a), (b) or (c) of paragraph 1 of this Standard, it shall in principle cover the matters listed in Appendix A5-III.

3. In the case of a complaint under paragraph 1(d) of this Standard, the inspection shall generally be limited to matters within the scope of the complaint, although a complaint, or its investigation, may provide clear grounds for a detailed inspection in accordance with paragraph 1(b) of this Standard. For the purpose of paragraph 1(d) of this Standard, "complaint" means information submitted by a seafarer, a professional body, an association, a trade union or, generally, any person with an interest in the safety of the ship, including an interest in safety or health hazards to seafarers on board.

4. Where, following a more detailed inspection, the working and living conditions on the ship are found not to conform to the requirements of this Convention, the authorized officer shall forthwith bring the deficiencies to the attention of the master of the ship, with required deadlines for their rectification. In the event that such deficiencies are considered by the authorized officer to be significant, or if they relate to a complaint made in accordance with paragraph 3 of this Standard, the authorized officer shall bring the deficiencies to the attention of the appropriate seafarers' and shipowners' organizations in the Member in which the inspection is carried out, and may:



1786000 001177

- (a) notify a representative of the flag State;
- (b) provide the competent authorities of the next port of call with the relevant information.

5. The Member in which the inspection is carried out shall have the right to transmit a copy of the officer's report, which must be accompanied by any reply received from the competent authorities of the flag State within the prescribed deadline, to the Director-General of the International Labour Office with a view to such action as may be considered appropriate and expedient in order to ensure that a record is kept of such information and that it is brought to the attention of parties which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

6. Where, following a more detailed inspection by an authorized officer, the ship is found not to conform to the requirements of this Convention and:

- (a) the conditions on board are clearly hazardous to the safety, health or security of seafarers; or
- (b) the non-conformity constitutes a serious or repeated breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights); the authorized officer shall take steps to ensure that the ship shall not proceed to sea until any non-conformities that fall within the scope of subparagraph (a) or (b) of this paragraph have been rectified, or until the authorized officer has accepted a plan of action to rectify such non-conformities and is satisfied that the plan will be implemented in an expeditious manner. If the ship is prevented from sailing, the authorized officer shall forthwith notify the flag State accordingly and invite a representative of the flag State to be present, if possible, requesting the flag State to reply within a prescribed deadline. The authorized officer shall also inform forthwith the appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State in which the inspection was carried out.

7. Each Member shall ensure that its authorized officers are given guidance, of the kind indicated in Part B of the Code, as to the kinds of circumstances justifying detention of a ship under paragraph 6 of this Standard.

8. When implementing their responsibilities under this Standard, each Member shall make all possible efforts to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is found to be unduly detained or delayed, compensation shall be paid for any loss or damage suffered. The burden of proof in each case shall be on the complainant.

#### Guideline B5.2.1 – Inspections in port

1. The competent authority should develop an inspection policy for authorized officers carrying out inspections under Regulation 5.2.1. The objective of the policy should be to ensure consistency and to otherwise guide inspection and enforcement activities related to the requirements of this Convention (including seafarers'

rights). Copies of this policy should be provided to all authorized officers and should be available to the public and shipowners and seafarers.

2. When developing a policy relating to the circumstances warranting a detention of the ship under Standard A5.2.1, paragraph 6, of the competent authority should consider that, with respect to the breaches referred to in Standard A5.2.1, paragraph 6(b), the seriousness could be due to the nature of the deficiency concerned. This would be particularly relevant in the case of the violation of fundamental rights and principles or seafarers' employment and social rights under Articles III and IV. For example, the employment of a person who is under age should be considered as a serious breach even if there is only one such person on board. In other cases, the number of different defects found during a particular inspection should be taken into account: for example, several instances of defects relating to accommodation or food and catering which do not threaten safety or health might be needed before they should be considered as constituting a serious breach.

3. Members should cooperate with each other to the maximum extent possible in the adoption of internationally agreed guidelines on inspection policies, especially those relating to the circumstances warranting the detention of a ship.

#### Regulation 5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Each Member shall ensure that seafarers on ships calling at a port in the Member's territory who allege a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) have the right to report such a complaint in order to facilitate a prompt and practical means of redress.

#### Standard A5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. A complaint by a seafarer alleging a breach of the requirements of this Convention (including seafarers' rights) may be reported to an authorized officer in the port at which the seafarer's ship has called. In such cases, the authorized officer shall undertake an initial investigation.

2. Where appropriate, given the nature of the complaint, the initial investigation shall include consideration of whether the on-board complaint procedures provided under Regulation 5.1.5 have been explored. The authorized officer may also conduct a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. The authorized officer shall, where appropriate, seek to promote a resolution of the complaint at the ship-board level.

4. In the event that the investigation or the inspection provided under this Standard reveals a non-conformity that falls within the scope of paragraph 6 of Standard A5.2.1, the provisions of that paragraph shall be applied.

5. Where the provisions of paragraph 4 of this Standard do not apply, and the complaint has not been resolved at the ship-board level, the authorized officer shall forthwith notify the flag State, seeking, within a prescribed deadline, advice and a corrective plan of action.



1786000 001177

6. Where the complaint has not been resolved following action taken in accordance with paragraph 5 of this Standard, the port State shall transmit a copy of the authorized officer's report to the Director-General. The report must be accompanied by any reply received within the prescribed deadline from the competent authority of the flag State. The appropriate shipowners' and seafarers' organizations in the port State shall be similarly informed. In addition, statistics and information regarding complaints that have been resolved shall be regularly submitted by the port State to the Director-General. Both such submissions are provided in order that, on the basis of such action as may be considered appropriate and expedient, a record is kept of such information and is brought to the attention of parties, including shipowners' and seafarers' organizations, which might be interested in availing themselves of relevant recourse procedures.

7. Appropriate steps shall be taken to safeguard the confidentiality of complaints made by seafarers.

Guideline B5.2.2 – Onshore seafarer complaint-handling procedures

1. Where a complaint referred to in Standard A5.2.2 is dealt with by an authorized officer, the officer should first check whether the complaint is of a general nature which concerns all seafarers on the ship, or a category of them, or whether it relates only to the individual case of the seafarer concerned.

2. If the complaint is of a general nature, consideration should be given to undertaking a more detailed inspection in accordance with Standard A5.2.1.

3. If the complaint relates to an individual case, an examination of the results of any on-board complaint procedures for the resolution of the complaint concerned should be undertaken. If such procedures have not been explored, the authorized officer should suggest that the complainant take advantage of any such procedures available. There should be good reasons for considering a complaint before any on-board complaint procedures have been explored. These would include the inadequacy of, or undue delay in, the internal procedures or the complainant's fear of reprisal for lodging a complaint.

4. In any investigation of a complaint, the authorized officer should give the master, the shipowner and any other person involved in the complaint a proper opportunity to make known their views.

5. In the event that the flag State demonstrates, in response to the notification by the port State in accordance with paragraph 5 of Standard A5.2.2, that it will handle the matter, and that it has in place effective procedures for this purpose and has submitted an acceptable plan of action, the authorized officer may refrain from any further involvement with the complaint.

Regulation 5.3 – Labour-supplying responsibilities

Purpose: To ensure that each Member implements its responsibilities under this Convention as pertaining to seafarer recruitment and placement and the social protection of its seafarers

1. Without prejudice to the principle of each Member's

responsibility for the working and living conditions of seafarers on ships that fly its flag, the Member also has a responsibility to ensure the implementation of the requirements of this Convention regarding the recruitment and placement of seafarers as well as the social security protection of seafarers that are its nationals or are resident or are otherwise domiciled in its territory, to the extent that such responsibility is provided for in this Convention.

2. Detailed requirements for the implementation of paragraph 1 of this Regulation are found in the Code.

3. Each Member shall establish an effective inspection and monitoring system for enforcing its labour-supplying responsibilities under this Convention.

4. Information about the system referred to in paragraph 3 of this Regulation, including the method used for assessing its effectiveness, shall be included in the Member's reports pursuant to article 22 of the Constitution.

Standard A5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Each Member shall enforce the requirements of this Convention applicable to the operation and practice of seafarer recruitment and placement services established on its territory through a system of inspection and monitoring and legal proceedings for breaches of licensing and other operational requirements provided for in Standard A1.4.

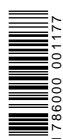
Guideline B5.3 – Labour-supplying responsibilities

1. Private seafarer recruitment and placement services established in the Member's territory and securing the services of a seafarer for a shipowner, wherever located, should be required to assume obligations to ensure the proper fulfilment by shipowners of the terms of their employment agreements concluded with seafarers.

## APPENDIX A5-I

The working and living conditions of seafarers that must be inspected and approved by the flag State before certifying a ship in accordance with Standard A5.1.3, paragraph 1:

- Minimum age
- Medical certification
- Qualifications of seafarers
- Seafarers' employment agreements
- Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service
- Hours of work or rest
- Manning levels for the ship
- Accommodation
- On-board recreational facilities
- Food and catering
- Health and safety and accident prevention
- On-board medical care
- On-board complaint procedures
- Payment of wages



1786000 001177

## APPENDIX A5-II

### Maritime Labour Certificate

(Note: This Certificate shall have a Declaration  
of Maritime Labour Compliance attached)

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the  
Maritime Labour Convention, 2006  
(referred to below as “the Convention”)  
under the authority of the Government of:

.....  
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by .....

(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly  
authorized under the provisions of the Convention)

#### Particulars of the ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Date of registry .....

Gross tonnage<sup>1</sup> .....

IMO number .....

Type of ship .....

Name and address of the shipowner<sup>2</sup> .....

.....

.....

1 For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

2 Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.



This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at ..... on ..... is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was .....

Issued at ..... on .....

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate  
(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

*Intermediate inspection:*

(to be completed between the second  
and third anniversary dates)

Signed .....  
(Signature of authorized official)  
Place .....  
Date .....  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional endorsements (if required)

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Additional inspection:  
(if required)

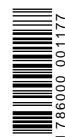
Signed .....  
(Signature of authorized official)  
Place .....  
Date .....  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection:  
(if required)

Signed .....  
(Signature of authorized official)  
Place .....  
Date .....  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Additional inspection:  
(if required)

Signed .....  
(Signature of authorized official)  
Place .....  
Date .....  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)



1786000 001177

## Maritime Labour Convention, 2006

### Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached  
to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: ..... (insert name of competent  
authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

(a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;

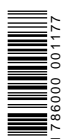
(b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

(c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> (strike out the statement which is not applicable);

(d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and

(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Minimum age (Regulation 1.1) .....
2. Medical certification (Regulation 1.2) .....
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3) .....
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1) .....
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement  
service (Regulation 1.4) .....
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3) .....
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7) .....
8. Accommodation (Regulation 3.1) .....
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1) .....
10. Food and catering (Regulation 3.2) .....
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3) .....
12. On-board medical care (Regulation 4.1) .....
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) .....
14. Payment of wages (Regulation 2.2) .....



1786000 001177

Name: .....  
Title: .....  
Signature: .....  
Place: .....  
Date: .....  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

### Substantial equivalencies

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted (insert description if applicable):

.....  
.....

No equivalency has been granted.

Name: .....  
Title: .....  
Signature: .....  
Place: .....  
Date: .....  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

### Exemptions

(Note: Strike out the statement which is not applicable)

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....  
.....

No exemption has been granted.

Name: .....  
Title: .....  
Signature: .....  
Place: .....  
Date: .....  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)



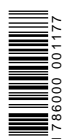
## Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

### Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Minimum age (Regulation 1.1) ☐
2. Medical certification (Regulation 1.2) ☐
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3) ☐
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1) ☐
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment  
and placement service (Regulation 1.4) ☐
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3) ☐
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7) ☐
8. Accommodation (Regulation 3.1) ☐
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1) ☐
10. Food and catering (Regulation 3.2) ☐
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3) ☐
12. On-board medical care (Regulation 4.1) ☐
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) ☐
14. Payment of wages (Regulation 2.2) ☐



I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:1 .....

Company address: .....

Name of the authorized signatory: .....

Title: .....

Signature of the authorized signatory: .....

Date: .....

(Stamp or seal of the shipowner1)

The above measures have been reviewed by (insert name of competent authority or duly recognized organization) and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name:.....

Title:.....

Address: .....

Signature:.....

Place: .....

Date: .....  
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

1 Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfill certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

## Interim Maritime Labour Certificate

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the  
Maritime Labour Convention, 2006  
(referred to below as “the Convention”)  
under the authority of the Government of:

.....  
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by .....

(full designation and address of the competent authority or recognized organization  
duly authorized under the provisions of the Convention)

### Particulars of the ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Date of registry .....

Gross tonnage 1 .....

IMO number .....

Type of ship .....

Name and address of the shipowner 2 .....

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:

(a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;

(b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;

(c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and

(d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

1 For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

2 Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.



*Appendix A5-II*

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was .....

Issued at ..... on .....

Signature of the duly authorized official

issuing the interim certificate .....

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

**APPENDIX A5-III**

General areas that are subject to a detailed inspection by an authorized officer in a port of a Member carrying out a port State inspection pursuant to Standard A5.2.1:

- Minimum age
- Medical certification
- Qualifications of seafarers
- Seafarers' employment agreements
- Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service
- Hours of work or rest
- Manning levels for the ship
- Accommodation
- On-board recreational facilities
- Food and catering
- Health and safety and accident prevention
- On-board medical care
- On-board complaint procedures
- Payment of wages



1786000 001177

## APPENDIX B5-I – EXAMPLE OF A NATIONAL DECLARATION

See Guideline B5.1.3, paragraph 5

Maritime Labour Convention, 2006

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Note: This Declaration must be attached  
to the ship's Maritime Labour Certificate)

Issued under the authority of: **The Ministry of Maritime Transport of Xxxxxx**

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage
M.S. EXAMPLE	12345	1,000

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

(a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;

(b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

(c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> (strike out the statement which is not applicable);

(d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and

(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

### 1. Minimum age (Regulation 1.1)

Shipping Law, No. 123 of 1905, as amended ("Law"), Chapter X; Shipping Regulations ("Regulations"), 2006, Rules 1111-1222.

Minimum ages are those referred to in the Convention.

"Night" means 9 p.m. to 6 a.m. unless the Ministry of Maritime Transport ("Ministry") approves a different period.

Examples of hazardous work restricted to 18-year-olds or over are listed in Schedule A hereto. In the case of cargo ships, no one under 18 may work in the areas marked on the ship's plan (to be attached to this Declaration) as "hazardous area".

### 2. Medical certification (Regulation 1.2)

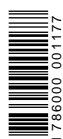
Law, Chapter XI; Regulations, Rules 1223-1233.

Medical certificates shall conform to the STCW requirements, where applicable; in other cases, the STCW requirements are applied with any necessary adjustments.

Qualified opticians on list approved by Ministry may issue certificates concerning eyesight.

Medical examinations follow the ILO/WHO Guidelines referred to in Guideline B1.2.1

.....  
.....



1786000 001177

## Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

### Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

#### 1. Minimum age (Regulation 1.1)

X

Date of birth of each seafarer is noted against his/her name on the crew list.

The list is checked at the beginning of each voyage by the master or officer acting on his or her behalf (“competent officer”), who records the date of such verification. Each seafarer under 18 receives, at the time of engagement, a note prohibiting him/her from performing night work or the work specifically listed as hazardous (see Part I, section 1, above) and any other hazardous work, and requiring him/her to consult the competent officer in case of doubt. A copy of the note, with the seafarer’s signature under “received and read”, and the date of signature, is kept by the competent officer.

#### 2. Medical certification (Regulation 1.2)

X

The medical certificates are kept in strict confidence by the competent officer, together with a list, prepared under the competent officer’s responsibility and stating for each seafarer on board: the functions of the seafarer, the date of the current medical certificate(s) and the health status noted on the certificate concerned.

In any case of possible doubt as to whether the seafarer is medically fit for a particular function or functions, the competent officer consults the seafarer’s doctor or another qualified practitioner and records a summary of the practitioner’s conclusions, as well as the practitioner’s name and telephone number and the date of the consultation.

## CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DO TRABALHO

### Convenção do Trabalho Marítimo, 2006

#### OBRIGAÇÕES GERAIS

##### Artigo I

1. Todos os Membros que ratifiquem a presente convenção comprometem-se a cumprir plenamente as respectivas disposições, em conformidade com as prescrições do artigo VI, a fim de garantir o direito de todos os marítimos a um emprego digno.

2. Os Membros devem cooperar entre si para garantir a aplicação efectiva e o pleno respeito da presente convenção.

#### DEFINIÇÕES E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

##### Artigo II

1. Para efeitos da presente Convenção e salvo disposto em contrário, a expressão:

a) autoridade competente designa o ministro, o serviço governamental ou qualquer outra autoridade competente para fazer regulamentos, decretos ou outras instruções de carácter obrigatório, no domínio referido na disposição em questão e fazê-las aplicar;

b) declaração de conformidade do trabalho marítimo designa a declaração referida na Regra 5.1.3;

c) arqueação bruta designa a arqueação bruta de um navio, calculada nos termos das disposições constantes no Anexo I da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969, ou de qualquer outra convenção que a tenha substituído. Para os navios a que se aplicam as disposições transitórias de arqueação adoptadas pela Organização Marítima Internacional, a arqueação bruta será a indicada na rubrica OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Arqueação (1969);

d) certificado de trabalho marítimo designa o certificado referido na Regra 5.1.3;

e) prescrições da presente convenção designa as disposições dos Artigos, das Regras e da Parte A do Código que são parte integrante da presente Convenção;

f) marítimo designa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio ao qual se aplique a presente convenção;

g) contrato de trabalho marítimo designa quer o contrato de trabalho quer as cláusulas do contrato;

h) serviço de recrutamento e de colocação de marítimos designa qualquer pessoa, sociedade, instituição, agência ou outra organização do

sector público ou privado que se ocupa do recrutamento de marítimos em nome de armadores ou da sua colocação ao serviço de armadores;

i) navio designa qualquer embarcação que não navegue exclusivamente em águas interiores ou em águas abrigadas ou nas suas imediações ou em zonas onde se aplique uma regulamentação portuária;

j) armador designa o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades.

2. Salvo disposição expressa em contrário, a presente Convenção aplica-se a todos os marítimos.

3. Se, para os fins da presente convenção, surgir alguma dúvida relativamente a considerar-se ou não, uma categoria de pessoas como marítimos, a questão será resolvida pela autoridade competente de cada um dos Membros, após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas.

4. Salvo disposição expressa em contrário, a presente Convenção aplica-se a todos os navios pertencentes a entidades públicas ou privadas habitualmente afectos a actividades comerciais, com excepção dos navios afectos à pesca ou a actividade análoga e das embarcações de construção tradicional como dhows e juncos. A presente Convenção não se aplica nem a navios de guerra nem a unidades auxiliares da marinha de guerra.

5. Em caso de dúvida quanto à aplicabilidade da presente convenção a determinado navio ou categoria de navios, a questão será resolvida pela autoridade competente de cada um dos Membros, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas.

6. Se a autoridade competente decidir que não é razoável nem possível, no momento presente, aplicar determinados elementos do Código referido no artigo VI, parágrafo 1, a algum navio ou algumas categorias de navios que arvoram a bandeira de um Estado Membro, as referidas disposições do Código não se aplicarão, desde que a questão seja regulada de outra forma pela legislação nacional, por convenções colectivas ou outras medidas. A autoridade competente não poderá tomar essa decisão sem consultar as organizações de armadores e de marítimos interessadas, e só poderá fazê-lo relativamente a navios com uma arqueação bruta inferior a 200 que não efectuem viagens internacionais.

7. Qualquer decisão tomada por um Membro ao abrigo do disposto nos parágrafos 3, 5 ou 6 deve ser comunicada ao Director-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, que informará os Membros da Organização.



1786000 001177

8. Salvo disposição expressa em contrário, qualquer referência à “convenção” visa de igual forma as Regras e o Código.

## DIREITOS E PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS

### Artigo III

Todos os Membros devem verificar se as disposições da sua legislação respeitam, no contexto da presente Convenção, os seguintes direitos fundamentais:

- a) a liberdade de associação e o reconhecimento efectivo do direito de negociação colectiva;
- b) a eliminação de toda e qualquer forma de trabalho forçado ou obrigatório;
- c) a abolição efectiva do trabalho infantil;
- d) a eliminação da discriminação em matéria de emprego e de profissão.

## DIREITOS EM MATÉRIA DE EMPREGO E DIREITOS SOCIAIS DOS MARÍTIMOS

### Artigo IV

1. Todos os marítimos têm direito a um local de trabalho seguro, em que as normas de segurança sejam respeitadas.

2. Todos os marítimos têm direito a condições de trabalho justas.

3. Todos os marítimos têm direito a condições dignas de trabalho e de vida a bordo dos navios.

4. Todos os marítimos têm direito à protecção da saúde, cuidados médicos, medidas de bem-estar e outras formas de protecção social.

5. Todos os Membros devem assegurar, nos limites da sua jurisdição, que os direitos em matéria de emprego e os direitos sociais dos marítimos, tal como enunciados nos parágrafos anteriores, sejam plenamente respeitados, de acordo com as prescrições da presente Convenção. Salvo disposto em contrário, o respeito por estes direitos pode ser assegurado pela legislação nacional, pelas convenções colectivas aplicáveis, pela prática ou outras medidas.

## RESPONSABILIDADE DE APLICAR E FAZER CUMPRIR AS DISPOSIÇÕES

### Artigo V

1. Todos os Membros devem implementar e aplicar leis e regulamentos, ou outras medidas que tenham adoptado, para cumprir as suas obrigações, nos termos da presente Convenção, no que respeita aos navios e aos marítimos sob a sua jurisdição.

2. Todos os Membros devem exercer efectivamente a sua jurisdição e o seu controlo sobre os navios que arvoram a sua bandeira, dotando-se de um sistema próprio para garantir o respeito pelas prescrições da presente Convenção, nomeadamente mediante inspecções regulares, relatórios, medidas de acompanhamento e procedimentos legais previstos na legislação aplicável.

3. Todos os Membros devem assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira possuam um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, tal como exigido pela presente Convenção.

4. Todos os navios a que se aplique a presente Convenção podem, nos termos do direito internacional, ser submetidos a inspecção por parte de algum Membro que não o Estado da bandeira, quando se encontra num dos seus portos, a fim de garantir que os navios cumprem as prescrições da presente Convenção.

5. Todos os Membros devem exercer efectivamente a sua jurisdição e controlo sobre os serviços de recrutamento e colocação dos marítimos eventualmente existentes no seu território.

6. Todos os Membros devem impedir que as prescrições da presente Convenção sejam violadas e devem, em conformidade com a legislação internacional, estabelecer sanções ou exigir a adopção de medidas correctivas previstas na sua legislação, a fim de desencorajar qualquer violação.

7. Todos os Membros devem cumprir as responsabilidades assumidas por força da presente Convenção, agindo de forma a que os navios que arvoram a bandeira de um Estado que a não tenha ratificado não beneficiem de um tratamento mais favorável que os navios que arvoram a bandeira de Estados que a tenham ratificado.

## REGRAS E PARTES A E B DO CÓDIGO

### Artigo VI

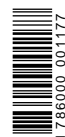
1. As Regras e as disposições da Parte A do Código têm força obrigatória. As disposições da Parte B do Código não são obrigatórias.

2. Todos os Membros comprometem-se a respeitar os direitos e princípios estabelecidos nas Regras e a aplicar cada um deles, da forma indicada nas disposições correspondentes da Parte A do Código. Além disso, devem procurar cumprir as suas obrigações da forma prevista na Parte B do Código.

3. Qualquer Membro que não esteja em condições de aplicar os direitos e os princípios da forma indicada na Parte A do Código pode, salvo disposição expressa em contrário na presente Convenção, aplicar as respectivas prescrições através de disposições legislativas, regulamentares ou outras substancialmente equivalentes no conjunto às disposições da Parte A.

4. Estritamente para os efeitos do parágrafo 3 do presente artigo, qualquer lei, regulamento, convenção colectiva ou outra medida de aplicação será considerada substancialmente equivalente no conjunto, no contexto da presente Convenção, se o Membro verificar que:

- a) favorece a plena realização do objectivo e do fim geral da disposição ou das disposições em questão da Parte A do Código;
- b) dá efeito à disposição e disposições em questão da Parte A do Código.



1786000 001177

## CONSULTA ÀS ORGANIZAÇÕES DE ARMADORES E DE MARÍTIMOS

### Artigo VII

As derrogações, isenções e outras medidas de aplicação flexível da presente Convenção que requeiram, nos termos da mesma, a consulta das organizações de armadores e de marítimos, só podem ser decididas por um Membro, caso não existam tais organizações representativas no seu território, após consulta à Comissão referida no Artigo XIII.

## ENTRADA EM VIGOR

### Artigo VIII

1. As ratificações formais da presente convenção são comunicadas ao Director-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, para efeitos de registo.

2. A presente Convenção só obriga os Membros da Organização Internacional do Trabalho cuja ratificação tenha sido registada pelo Director-Geral.

3. A Convenção entrará em vigor doze meses após o registo da ratificação de, pelo menos, 30 Membros representando, no total, pelo menos 33 por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial.

4. Esta Convenção entrará depois em vigor, para cada Membro, doze meses após o registo da sua ratificação.

## DENÚNCIA

### Artigo IX

1. Qualquer Membro que tenha ratificado a presente Convenção poderá denunciá-la decorrido um período de dez anos, após a data de entrada em vigor inicial da Convenção, por comunicação enviada ao Director-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, para efeitos de registo. A denúncia apenas produzirá efeitos um ano após o seu registo.

2. Qualquer Membro que, no prazo de um ano após o período de dez anos mencionado no parágrafo 1 do presente Artigo, não faça uso da faculdade de denúncia prevista ficará obrigado por um novo período de dez anos, podendo posteriormente denunciar a presente Convenção, no termo de cada novo período de dez anos nas condições previstas no presente artigo.

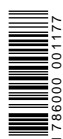
## EFEITOS DA ENTRADA EM VIGOR

### Artigo X

A presente Convenção revê as seguintes convenções:

- Convenção (nº 7) sobre a idade mínima de admissão ao emprego (trabalho marítimo), 1920
- Convenção (nº 8) sobre a indemnização por desemprego em caso de perda por naufrágio, 1920
- Convenção (nº 9) sobre a colocação dos marítimos, 1920
- Convenção (nº 16) sobre o exame médico dos jovens (trabalho marítimo), 1921
- Convenção (nº 22) sobre o contrato de trabalho dos marítimos, 1926

- Convenção (nº 23) sobre o repatriamento dos marítimos, 1926
- Convenção (nº 53) sobre os certificados de aptidão dos oficiais, 1936
- Convenção (nº 54) sobre as férias remuneradas dos marítimos, 1936
- Convenção (nº 55) sobre as obrigações do armador em caso de doença ou de acidente dos marítimos, 1936
- Convenção (nº 56) sobre o seguro de doença dos marítimos, 1936
- Convenção (nº 57) sobre a duração do trabalho a bordo e as lotações, 1936
- Convenção (nº 58) sobre a idade mínima de admissão ao emprego (trabalho marítimo), revista, 1936
- Convenção (nº 68) sobre a alimentação e serviço de mesa a bordo (tripulação dos navios), 1946
- Convenção (nº 69) sobre o diploma de aptidão profissional dos cozinheiros de bordo, 1946
- Convenção (nº 70) sobre a segurança social dos marítimos, 1946
- Convenção (nº 72) sobre as férias remuneradas dos marítimos, 1946
- Convenção (nº 73) sobre o exame médico dos marítimos, 1946
- Convenção (nº 74) sobre o certificado de aptidão de marinheiro qualificado, 1946
- Convenção (nº 75) sobre o alojamento da tripulação a bordo, 1946
- Convenção (nº 76) sobre os salários, a duração do trabalho a bordo e as lotações, 1946
- Convenção (nº 91) sobre as férias remuneradas dos marítimos (revista), 1949
- Convenção (nº 92) sobre o alojamento da tripulação a bordo (revista), 1949
- Convenção (nº 93) sobre os salários, a duração do trabalho a bordo e as lotações (revista), 1949
- Convenção (nº 109) sobre os salários, a duração do trabalho a bordo e as lotações (revista), 1958
- Convenção (nº 133) sobre o alojamento da tripulação a bordo (disposições complementares), 1970
- Convenção (nº 134) sobre a prevenção de acidentes (marítimos), 1970
- Convenção (nº 145) sobre a continuidade do emprego (marítimos), 1976
- Convenção (nº 146) sobre as férias anuais remuneradas (marítimos), 1976



1786000 001177

- Convenção (nº 147) sobre as normas mínimas a observar nos navios mercantes, 1976
- Protocolo de 1996 relativo à convenção (nº 147) sobre as normas mínimas a observar nos navios mercantes, 1976
- Convenção (nº 163) sobre o bem-estar dos marítimos, 1987
- Convenção (nº 164) sobre a protecção da saúde e os cuidados médicos do pessoal do mar, 1987
- Convenção (nº 165) sobre a segurança social dos marítimos (revista), 1987
- Convenção (nº 166) sobre o repatriamento dos marítimos (revista), 1987
- Convenção (nº 178) sobre a inspecção do trabalho (marítimos), 1996
- Convenção (nº 179) sobre o recrutamento e a colocação dos marítimos, 1996
- Convenção (nº 180) sobre a duração do trabalho dos marítimos e as lotações a bordo de navios, 1996.

#### FUNÇÕES DE DEPOSITÁRIO

##### Artigo XI

1. O Director-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho notificará todos os Membros da Organização Internacional do Trabalho do registo de todas as ratificações, aceitações e denúncias que lhe forem comunicadas por força da presente Convenção.

2. Quando as condições mencionadas no parágrafo 3 do Artigo VIII tiverem sido preenchidas, o Director-Geral chamará a atenção dos Membros da Organização para a data em que a presente Convenção entrará em vigor.

##### Artigo XII

O Director-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho comunicará ao Secretário-Geral das Nações Unidas, para efeitos de registo, nos termos do artigo 102º da Carta das Nações Unidas, informações completas sobre todas as ratificações, aceitações e denúncias registadas por força da presente Convenção.

#### COMISSÃO TRIPARTIDA ESPECIAL

##### Artigo XIII

1. O Conselho de Administração do Secretariado Internacional do Trabalho acompanhará continuamente a aplicação da presente Convenção por intermédio de uma comissão por si criada e dotada de competência especial no domínio das normas do trabalho marítimo.

2. Para tratar questões decorrentes da presente Convenção, esta Comissão será composta por dois representantes designados pelo governo de cada um dos Membros que tenham ratificado a presente Convenção e por representantes dos armadores e dos marítimos designados pelo Conselho de Administração após consulta à Comissão Paritária Marítima.

3. Os representantes governamentais dos Membros que não tenham ainda ratificado a presente Convenção podem participar nos trabalhos da Comissão, mas sem direito de voto sobre as questões relativas à Convenção. O Conselho de Administração pode convidar outras organizações ou entidades a fazerem-se representar por observadores na Comissão.

4. Os direitos de voto dos representantes dos armadores e dos representantes dos marítimos na Comissão devem ser ponderados de forma a garantir que cada um destes dois grupos detenha metade do conjunto dos direitos de voto de que dispõem os governos representados na reunião e autorizados a votar.

#### EMENDAS À PRESENTE CONVENÇÃO

##### Artigo XIV

1. A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho pode adoptar emendas a qualquer disposição da presente Convenção, nos termos do artigo 19º da Constituição da Organização Internacional do Trabalho e dos regulamentos e procedimentos da Organização relativos à adopção de convenções. Podem também ser adoptadas emendas ao Código, nos termos dos procedimentos estabelecidos no artigo XV.

2. O texto das referidas emendas será comunicado para ratificação aos Membros cujos instrumentos de ratificação da presente Convenção tenham sido registados antes da sua adopção.

3. O texto da Convenção emendada será enviado aos outros Membros da Organização, para ratificação, nos termos do artigo 19º da Constituição.

4. Considerar-se-à que uma emenda foi aceite na data em que se registaram os instrumentos de ratificação da referida emenda ou, consoante o caso, os instrumentos de ratificação da convenção emendada de, pelo menos, 30 Membros, representando, pelo menos, 33 por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial.

5. Qualquer emenda adoptada nos termos do artigo 19º da Constituição só terá força obrigatória para os Membros da Organização cuja ratificação tenha sido registada pelo Director-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho.

6. Para os Membros referidos no parágrafo 2 do presente artigo, uma emenda entra em vigor doze meses após a data de aceitação referida no parágrafo 4 do presente artigo, ou doze meses após a data de registo do respectivo instrumento de ratificação, se esta data for posterior.

7. Sem prejuízo do disposto no parágrafo 9, para os Membros referidos no parágrafo 3 do presente artigo, a convenção emendada entrará em vigor doze meses após a data de aceitação referida no parágrafo 4 do presente artigo, ou doze meses após a data de registo do respectivo instrumento de ratificação, se esta data for posterior.



1786000 001177

8. Para os Membros cuja ratificação da Convenção tenha sido registada antes da adopção de uma emenda, mas que não a tenham ratificado, a presente Convenção manter-se-á em vigor sem a emenda em questão.

9. Qualquer Membro cujo instrumento de ratificação da presente Convenção tenha sido registado após a adopção da emenda, mas antes da data referida no parágrafo 4 do presente artigo, pode especificar, em declaração anexa ao dito instrumento, que ratifica a Convenção mas não a emenda. Se o instrumento de ratificação for acompanhado de tal declaração, a Convenção entrará em vigor, para o Membro em questão, 12 meses após a data de registo do instrumento de ratificação. Se não for acompanhado de nenhuma declaração, ou se for registado na data ou após a data referida no parágrafo 4, a Convenção entrará em vigor, para o Membro em questão, 12 meses após essa data. A partir da data de entrada em vigor da Convenção emendada, em conformidade com o parágrafo 7 do presente artigo, a emenda terá força obrigatória para o Membro em questão, salvo disposto em contrário na dita emenda.

## EMENDAS AO CÓDIGO

### Artigo XV

1. O Código pode ser emendado, quer segundo o procedimento enunciado no artigo XIV, quer, salvo disposição expressa em contrário, segundo o procedimento descrito no presente artigo.

2. Qualquer emenda ao Código pode ser proposta ao Director-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho pelo governo de um Membro da Organização, pelo grupo dos representantes dos Armadores ou pelo grupo dos representantes dos Marítimos nomeados para a Comissão referida no artigo XIII. Qualquer emenda proposta por um governo deve ter sido proposta ou ser apoiada por, pelo menos, cinco governos de Membros que tenham ratificado a Convenção ou pelo grupo dos representantes dos Armadores ou dos Marítimos acima mencionados.

3. Após ter verificado que a proposta de emenda preenche as condições estabelecidas no parágrafo 2 do presente artigo, o Director-Geral comunicá-la-á, de imediato, juntamente com qualquer observação ou sugestão considerada oportuna, a todos os Membros da Organização, convidando-os a transmitir-lhe as suas observações ou sugestões relativamente a esta proposta, num prazo de seis meses ou no prazo com-preendido entre três e nove meses, estipulado pelo Conselho de Administração.

4. Findo o prazo referido no parágrafo 3 do presente artigo, a proposta, acompanhada de um resumo das observações ou sugestões feitas nos termos do dito parágrafo, é apresentada à Comissão para exame no âmbito de uma reunião. Qualquer emenda será considerada como adoptada:

a) se, pelo menos, metade dos governos dos Membros que tenham ratificado a presente Convenção estiverem representados na reunião durante a qual a proposta é examinada;

b) se uma maioria de, pelo menos, dois terços dos membros da Comissão votarem a favor da emenda; e

c) se esta maioria reunir, pelo menos, metade dos votos dos membros governamentais, metade dos votos dos representantes dos Armadores e metade dos votos dos representantes dos Marítimos inscritos na reunião quando a proposta é submetida a votação.

5. Qualquer emenda adoptada nos termos das disposições do parágrafo 4 do presente artigo é apresentada na sessão seguinte da Conferência para aprovação. Para ser aprovada, deve reunir uma maioria de dois terços dos votos dos delegados presentes. Se não se atingir esta maioria, a emenda será reenviada para a Comissão para que esta a reexamine, se assim o pretender.

6. O Director-Geral comunica as emendas aprovadas pela Conferência a cada um dos Membros cujo instrumento de ratificação da presente Convenção tenha sido registado antes da data da referida aprovação. Estes Membros são a seguir designados como os “Membros que já ratificaram a Convenção”. A notificação que recebem faz referência ao presente artigo, sendo-lhes concedido um prazo para exprimirem formalmente o seu desacordo. Este prazo será de dois anos a partir da data de notificação excepto se, ao aprovar a emenda, a Conferência estabelecer um prazo diferente, que será, pelo menos, de um ano. Uma cópia da notificação será entregue, para informação, aos outros Membros da Organização.

7. Qualquer emenda aprovada pela Conferência será considerada como tendo sido aceite salvo se, antes de terminado o prazo estabelecido, mais de 40 por cento dos Membros que ratificaram a convenção, representando, pelo menos, 40 por cento da arqueação bruta da frota mercante mundial dos Membros que ratificaram a Convenção, exprimirem formalmente o seu desacordo junto do Director-Geral.

8. Qualquer emenda considerada como tendo sido aceite entrará em vigor seis meses após o termo do prazo estabelecido, para todos os Membros que já tenham ratificado a convenção, excepto para aqueles que tenham expresso formalmente o seu desacordo, nos termos do disposto no parágrafo 7 do presente artigo, e que não tenham retirado esse desacordo nos termos do disposto no parágrafo 11. Contudo:

a) antes de terminado o prazo estipulado, qualquer Membro que já tenha ratificado a Convenção pode informar o Director-Geral que só ficará obrigado à emenda quando tiver comunicado expressamente a sua aceitação;

b) antes da data de entrada em vigor da emenda, qualquer Membro que já tenha ratificado a Convenção pode informar o Director-Geral que não aplicará esta emenda durante um período determinado.



1786000 001177

9. Qualquer emenda que seja objecto da notificação mencionada no parágrafo 8 a) do presente artigo entrará em vigor, para o Membro que tenha comunicado a sua aceitação, seis meses após a data em que comunicou a sua aceitação da emenda ao Director-Geral ou na data de entrada em vigor inicial da emenda, se esta for posterior.

10. O período referido no parágrafo 8 b) do presente artigo não deverá exceder um ano, a partir da data de entrada em vigor da emenda, nem prolongar-se para lá do período mais longo estabelecido pela Conferência no momento em que aprovou a emenda.

11. Qualquer Membro que tenha expressado formalmente o seu desacordo relativamente a uma dada emenda pode retirá-lo a qualquer momento. Se o Director-Geral receber a notificação desta retirada após a entrada em vigor da referida emenda, esta entrará em vigor, para o Membro, seis meses após a data de registo da referida notificação.

12. Após a entrada em vigor de uma emenda, a Convenção só poderá ser ratificada na sua forma emendada.

13. Na medida em que um certificado de trabalho marítimo respeite a questões abrangidas por uma emenda à Convenção que entrou em vigor:

a) qualquer Membro que tenha aceite esta emenda não será obrigado a estender os benefícios da Convenção, no que respeita aos certificados de trabalho marítimo emitidos, aos navios que arvoram a bandeira de um outro Membro que:

i) tenha expressado formalmente, de acordo com o disposto no parágrafo 7 do presente artigo, o seu desacordo relativamente à emenda e que não o tenha retirado; ou

ii) tenha comunicado, de acordo com o disposto no parágrafo 8 a) do presente artigo, que a sua aceitação está dependente de posterior notificação expressa da sua parte e que não aceitou a emenda;

b) qualquer Membro que tenha aceite a emenda deveria estender os benefícios da Convenção, no que respeita aos certificados emitidos, a navios que arvoram a bandeira de outro Membro que tenha notificado, ao abrigo do disposto no parágrafo 8 b) do presente artigo, que não aplicará a emenda por um período determinado nos termos do parágrafo 10 do presente artigo.

#### LÍNGUAS AUTORIZADAS

#### Artigo XVI

Fazem igualmente fé as versões francesa e inglesa do texto da presente Convenção.

### NOTA EXPLICATIVA SOBRE AS REGRAS E O CÓDIGO DA CONVENÇÃO DO TRABALHO MARÍTIMO

1. A presente nota, que não faz parte integrante da convenção do trabalho marítimo, tem em vista facilitar a leitura da Convenção.

2. A Convenção é composta por três partes distintas, mas ligadas entre si, nomeadamente os Artigos, as Regras e o Código.

3. Os Artigos e as Regras estabelecem os direitos e princípios fundamentais, bem como obrigações fundamentais dos Membros que ratificaram a Convenção. Os Artigos e as Regras só podem ser emendados pela Conferência, ao abrigo do artigo 19º da Constituição da Organização Internacional do Trabalho (ver artigo XIV da Convenção).

4. O Código indica o modo de aplicação das Regras. É composto por uma Parte A (normas obrigatórias) e uma Parte B (Princípios orientadores não obrigatórios). O Código pode ser emendado segundo o procedimento simplificado descrito no artigo XV da Convenção. Uma vez que este contém indicações detalhadas sobre o modo de aplicação das disposições, as emendas eventualmente feitas não deverão reduzir o alcance geral dos Artigos e Regras.

5. As disposições das Regras e do Código estão agrupadas sob os seguintes cinco títulos:

- Título 1: Condições mínimas exigidas para o trabalho dos marítimos a bordo dos navios
- Título 2: Condições de trabalho
- Título 3: Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa
- Título 4: Protecção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e protecção em matéria de segurança social
- Título 5: Cumprimento e aplicação das disposições

6. Cada título contém grupos de disposições relativas a um direito ou um princípio (ou a uma medida de aplicação, no Título 5), com uma numeração correspondente. Assim, o primeiro grupo do Título 1 inclui a Regra 1.1, a Norma A1.1 e o Princípio orientador B1.1 (relativo à idade mínima).

7. A Convenção tem três objectivos subjacentes:

- a) estabelecer (através dos Artigos e das Regras) um conjunto sólido de direitos e princípios;
- b) proporcionar aos Membros (graças às disposições do Código) uma grande flexibilidade na forma como aplicam estes princípios e direitos;



1786000 001177

c) assegurar, através do Título 5, que os princípios e os direitos sejam correctamente respeitados e aplicados.

8. A flexibilidade de aplicação resulta essencialmente de dois elementos: o primeiro é a faculdade atribuída a cada Membro, se necessário (artigo VI, parágrafo 3), de cumprir as prescrições detalhadas da Parte A do Código, através de medidas globalmente equivalentes no conjunto (conforme definido no artigo VI, parágrafo 4).

9. O segundo elemento de flexibilidade reside na forma geral como são estabelecidas as prescrições obrigatórias de um grande número das disposições da Parte A, que são enunciadas de uma forma mais geral, proporcionando uma maior latitude quanto às medidas precisas a adoptar a nível nacional. Nestes casos, são fornecidas orientações para o cumprimento das mesmas, na Parte B do Código, não obrigatória. Assim, os Membros que tenham ratificado a Convenção podem verificar o tipo de medidas que lhes podem ser solicitadas por força da obrigação geral estabelecida na Parte A, bem como as medidas que não seriam necessariamente exigidas. Por exemplo, a Norma A4.1 determina que todos os navios devem permitir um acesso rápido aos medicamentos necessários aos cuidados médicos a bordo (parágrafo 1 b)) e que todos os navios “devem dispor de uma farmácia a bordo” (parágrafo 4 a)). Para cumprir de boa fé esta obrigação, claramente não basta ter uma farmácia a bordo de cada navio. O princípio orientador B4.1.1 (parágrafo 4) inclui uma indicação mais precisa do que é necessário para garantir o armazenamento, utilização e manutenção correctos do conteúdo da farmácia.

10. Os Membros que tenham ratificado a Convenção não ficam vinculados aos Princípios orientadores indicados e, conforme especificado no Título 5 relativo ao controlo pelo Estado do porto, as inspecções só incidirão sobre as prescrições pertinentes (Artigos, Regras e Normas da Parte A). Contudo, os Membros têm a obrigação, nos termos do parágrafo 2 do artigo VI, de assegurar devidamente o cumprimento das suas responsabilidades ao abrigo da Parte A do Código, da forma indicada na Parte B. Se, tendo em devida consideração os princípios orientadores relevantes, um Membro decidir adoptar disposições diferentes que garantam o armazenamento, utilização e manutenção adequados do conteúdo da farmácia, retomando o exemplo anteriormente citado, tal como exigido pela Norma constante na Parte A, então tal é aceitável. Por outro lado, se seguirem os Princípios orientadores da Parte B, os Membros em questão, tal como os órgãos do BIT responsáveis pelo controlo da aplicação das convenções internacionais do trabalho, podem estar seguros, sem qualquer dúvida, de que as disposições adoptadas pelos Membros demonstram que eles cumpriram adequadamente as obrigações enunciadas na Parte A.

## REGRAS E CÓDIGO

### TÍTULO 1

#### CONDIÇÕES MÍNIMAS A OBSERVAR PARA O TRABALHO DOS MARÍTIMOS A BORDO DE UM NAVIO

##### Regra 1.1 - Idade mínima

Objectivo: garantir que nenhuma pessoa que não tenha atingido a idade mínima trabalhe a bordo de um navio

1. Nenhuma pessoa com idade inferior à idade mínima pode ser empregada ou contratada, ou trabalhar a bordo de um navio.

2. A idade mínima, no momento da entrada em vigor inicial da presente Convenção, é de 16 anos.

3. É exigida uma idade mínima superior nos casos especificados no Código.

##### Norma A1.1 - Idade mínima

1. É proibido o emprego, a contratação ou o trabalho a bordo de um navio de qualquer pessoa menor de 16 anos.

2. É proibida a prestação de trabalho nocturno a marítimos menores de 18 anos. Para efeitos da presente norma, o termo “noite” é definido de acordo com a legislação e a prática nacionais. Abrange um período de, pelo menos, nove horas consecutivas com início, o mais tardar, à meia-noite e terminando, no mínimo, às 5 horas da manhã.

3. A autoridade competente pode autorizar derrogações ao estrito cumprimento da restrição ao trabalho nocturno, sempre que:

a) a formação efectiva dos marítimos envolvidos no quadro de programas e planos de estudos estabelecidos possa ficar comprometida; ou

b) a natureza particular da tarefa ou um programa de formação reconhecido exija que os marítimos visados pela derrogação trabalhem à noite e a autoridade devida, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, que esse trabalho não prejudicará a sua saúde e o seu bem-estar.

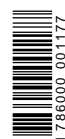
4. É proibido o emprego, a contratação ou o trabalho de marítimos menores de 18 anos quando o trabalho for susceptível de comprometer a sua saúde ou a sua segurança. Os tipos de trabalho em questão serão determinados pela legislação nacional ou pela autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, de acordo com as normas internacionais aplicáveis.

##### Princípio orientador B1.1 - Idade mínima

1. Quando da regulamentação das condições de trabalho e de vida, os Membros deveriam dar especial atenção às necessidades dos jovens menores de 18 anos.

##### Regra 1.2 - Certificado médico

Objectivo: garantir que todos os marítimos estão clinicamente aptos para o exercício de funções no mar



1786000 001177

1. Nenhum marítimo pode trabalhar a bordo de um navio sem possuir um certificado médico que ateste que está clinicamente apto para exercer as suas funções.

2. Só serão admitidas excepções nos casos especificados no Código.

#### Norma A1.2 - Certificado médico

1. A autoridade competente deve exigir que, antes de iniciarem o serviço a bordo de um navio, os marítimos possuam um certificado médico válido, a atestar que estão clinicamente aptos para as funções que irão exercer no mar.

2. Para que os certificados médicos reflectam fielmente o estado de saúde dos marítimos relativamente às funções que irão exercer, a autoridade competente deve, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, e tendo devidamente em conta as directivas internacionais aplicáveis mencionadas na Parte B do Código, determinar a natureza do exame médico e do certificado correspondente.

3. A presente norma aplica-se sem prejuízo da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, 1978, revista (STCW). Um certificado médico emitido de acordo com as prescrições da STCW deve ser aceite pela autoridade competente para efeitos da Regra 1.2. Um certificado médico que cumpra, no conteúdo, estas prescrições, no caso dos marítimos não abrangidos pela STCW, deve ser igualmente aceite.

4. O certificado médico deve ser emitido por um médico devidamente qualificado ou, no caso de um certificado relativo apenas à visão, por uma pessoa reconhecida pela autoridade competente como sendo qualificada para a emissão de tais certificados. Os médicos devem beneficiar de uma total isenção profissional no que respeita aos procedimentos do exame médico.

5. Em caso de recusa de emissão de um certificado ou de limitação imposta à sua aptidão para o trabalho, nomeadamente em termos de duração, de domínio de actividade ou de zona geográfica, os marítimos podem fazer-se examinar de novo por outro médico independente ou por um árbitro médico independente.

6. O certificado médico deve indicar nomeadamente que:

a) a audição e a visão do interessado, bem como a percepção das cores, no caso de pessoas que sejam contratadas para tarefas para as quais a aptidão para o trabalho possa ser diminuída pelo daltonismo, são todas satisfatórias;

b) o interessado não tem nenhum problema médico que possa ser agravado pelo serviço no mar, torná-lo inapto para esse serviço ou pôr em perigo a saúde de outras pessoas a bordo.

7. Sem prejuízo de um período mais curto, exigido pela natureza das funções a exercer pelo interessado ou por força da STCW:

a) um certificado médico permanece válido por um período máximo de dois anos, a menos que o marítimo tenha idade inferior a 18 anos, caso em que o período máximo de validade será de um ano;

b) os certificados relativos à percepção das cores permanecem válidos por um período máximo de seis anos.

8. Em casos de urgência, a autoridade competente pode autorizar um marítimo a trabalhar sem certificado médico válido até ao porto de escala seguinte, onde lhe poderá ser emitido um certificado médico por parte de um médico qualificado, desde que:

a) o período de validade desta autorização não ultrapasse os três meses;

b) o interessado esteja na posse de um certificado médico que tenha caducado numa data recente.

9. Se o período de validade de um certificado expirar no decorrer de uma viagem,

o certificado permanece válido até ao porto de escala seguinte, onde o marítimo poderá obter um certificado médico por parte de um médico qualificado, desde que este período não exceda três meses.

10. Os certificados médicos dos marítimos que trabalham a bordo de navios que efectuem normalmente viagens internacionais devem ser, pelo menos, emitidos em Inglês.

#### Princípio orientador B1.2 - Certificado médico

##### ▪ Princípio orientador B1.2.1 – Directivas internacionais

1. A autoridade competente, os médicos, os examinadores, os armadores, os representantes dos marítimos e todas as outras pessoas interessadas na realização das visitas médicas destinadas a determinar a aptidão física dos futuros marítimos e dos marítimos em actividade deveriam seguir as Directivas OIT/OMS para a Realização de Exames Médicos de Aptidão Pré-embarque e Periódicos aos Marítimos, incluindo quaisquer versões posteriores, e todas as outras directivas internacionais aplicáveis, publicadas pela Organização Internacional do Trabalho, a Organização Marítima Internacional ou a Organização Mundial de Saúde.

#### Regra 1.3 - Formação e qualificação

Objectivo: garantir que os marítimos têm a formação ou qualificação para o exercício das suas funções a bordo dos navios

1. Para trabalhar a bordo de um navio, um marítimo deve ter tido uma formação, ser titular de um certificado de aptidão ou estar qualificado a qualquer outro título para exercer as suas funções.

2. Os marítimos só devem ser autorizados a trabalhar a bordo de um navio se tiverem concluído com aproveitamento um curso de formação sobre segurança pessoal a bordo de navios.



1786000 001177

3. Deve considerar-se que a formação e certificação que esteja em conformidade com os instrumentos de cumprimento obrigatório, adoptados pela Organização Marítima Internacional, cumprem as prescrições dos parágrafos 1 e 2 da presente Regra.

4. Todos os Membros que, no momento em que ratifiquem a presente Convenção, estejam obrigados pelas disposições da Convenção (n.º 74) sobre o Certificado de Aptidão de Marítimo Qualificado, 1946, devem continuar a cumprir as obrigações decorrentes deste instrumento, excepto se a Organização Marítima Internacional tiver adoptado e caso tenham entrado em vigor disposições de carácter obrigatório relativas a esta matéria ou até que tal se verifique, ou até decorridos cinco anos a partir da entrada em vigor da presente Convenção, de acordo com o parágrafo 3 do artigo VIII, conforme a data que ocorrer primeiro.

#### Regra 1.4 - Recrutamento e colocação

Objectivo: garantir que os marítimos têm acesso a um sistema eficiente e bem regulamentado de recrutamento e colocação de marítimos

1. Todos os marítimos devem ter acesso a um sistema eficiente, adequado e transparente para encontrar, gratuitamente, um emprego a bordo de um navio.

2. Os serviços de recrutamento e colocação dos marítimos que operam no território de um Membro devem agir em conformidade com as normas estabelecidas no Código.

3. Todos os Membros devem exigir, no que respeita aos marítimos que trabalham a bordo de navios que arvoram a sua bandeira, que os armadores que utilizam serviços de recrutamento e colocação de marítimos estabelecidos em países ou territórios, aos quais não se aplica a presente Convenção, garantam que estes serviços cumprem as prescrições enunciadas no Código.

#### Norma A1.4 - Recrutamento e colocação

1. Todos os Membros que disponham de um serviço público de recrutamento e colocação de marítimos devem assegurar que este serviço seja gerido de forma a proteger e promover os direitos dos marítimos em matéria de emprego, tal como enunciados na presente Convenção.

2. Quando os serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos, cujo objectivo principal é o recrutamento e a colocação de marítimos, ou que recrutem e coloquem um número significativo de marítimos, operam no território de um Membro, só podem exercer a sua actividade ao abrigo de um sistema normalizado de licenciamento ou de certificação ou de qualquer outra forma de regulamentação. Tal sistema só pode ser estabelecido, modificado ou substituído após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas. Em caso de dúvida sobre a aplicação da presente Convenção a um dado serviço privado de recrutamento e colocação, a questão será regulada pela autoridade competente de cada Membro, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas. Convém não incentivar uma proliferação excessiva destes serviços privados de recrutamento e colocação.

3. As disposições do parágrafo 2 da presente norma aplicam-se também, na medida em que a autoridade competente, em consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, considere adequadas, aos serviços de recrutamento e colocação assegurados por uma organização de marítimos no território de um Membro, para fornecer marítimos provenientes desse Membro a navios que arvoram a sua bandeira. Os serviços a que se refere este parágrafo são os que preenchem as seguintes condições:

- a) o serviço de recrutamento e colocação é gerido de acordo com uma convenção colectiva celebrada entre esta organização e um armador;
- b) tanto a organização de marítimos como o armador estão estabelecidos no território do Membro;
- c) o Membro dispõe de uma legislação nacional ou de um procedimento para autorizar ou registar a convenção colectiva que permite a exploração do serviço de recrutamento e colocação;
- d) o serviço de recrutamento e colocação é gerido de acordo com a lei e existem medidas comparáveis às previstas no parágrafo 5 da presente norma para proteger e promover os direitos dos marítimos em matéria de emprego.

4. Nada na presente norma ou na Regra 1.4 tem por efeito:

- a) impedir um Membro de assegurar um serviço público gratuito de recrutamento e colocação de marítimos, no quadro de uma política que vise responder às necessidades dos marítimos e dos armadores, quer esse serviço faça parte do serviço público de emprego aberto a todos os trabalhadores e empregadores, quer actue em coordenação com este último;
- b) impor a um Membro a obrigação de estabelecer no seu território um sistema de gestão de serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos.

5. Todos os Membros que adoptem o sistema mencionado no parágrafo 2 da presente norma devem, através da legislação e regulamentação ou outras medidas, no mínimo:

- a) proibir os serviços de recrutamento e colocação de marítimos de recorrer a meios, mecanismos ou listas para impedir ou dissuadir os marítimos de obter um emprego para o qual possuam as qualificações requeridas;
- b) proibir que seja exigido o pagamento de honorários ou outros custos aos marítimos, directa ou indirectamente, no todo ou em parte, para o recrutamento, a colocação ou a obtenção de um emprego, além do custo que os marítimos devem assumir para obter um certificado médico nacional obrigatório, o certificado profissional nacional e um pas-



1786000 001177

saporte ou qualquer outro documento pessoal de viagem semelhante, exceptuando o custo dos vistos que deve ficar a cargo do armador;

- c) garantir que os serviços de recrutamento e colocação de marítimos que operam no seu território:
- i) têm à disposição, para efeitos de inspecção por parte da autoridade competente, um registo actualizado de todos os marítimos recrutados ou colocados por seu intermédio;
- ii) se asseguram de que, antes da contratação ou no decurso do processo de contratação, os marítimos são informados dos direitos e obrigações enunciados no seu contrato de trabalho, e que são adoptadas as disposições necessárias para que os marítimos possam examinar o seu contrato de trabalho antes e depois da sua assinatura, assim como para que lhes seja entregue um exemplar do contrato;
- iii) verificam que os marítimos recrutados ou colocados por seu intermédio possuem as qualificações e os documentos necessários para o emprego em questão e que os contratos de trabalho marítimo estão em conformidade com a legislação e com todas as convenções colectivas que fazem parte do contrato;
- iv) se asseguram de que o armador tem, na medida do possível, meios para evitar que os marítimos sejam abandonados num porto estrangeiro;
- v) examinam todas as queixas relativas às suas actividades, dando-lhes resposta, e avisam a autoridade competente das queixas para as quais não foi encontrada solução;
- vi) implementam um sistema de protecção, sob a forma de garantia ou de outra medida equivalente adequada, para indemnizar os marítimos que sofreram perdas financeiras pelo facto de o serviço de recrutamento e colocação ou o armador não terem cumprido as obrigações que lhes eram devidas por força do contrato de trabalho.

6. A autoridade competente deve supervisionar e controlar de perto todos os serviços de recrutamento e colocação de marítimos que operam no território do Membro em questão. As licenças ou certificados, ou outras autorizações, que permitem gerir um serviço privado no território, só são atribuídas ou renovadas após verificação de que o serviço de recrutamento e colocação preenche as condições previstas pela legislação nacional.

7. A autoridade competente deve assegurar-se de que existem mecanismos e procedimentos apropriados para, se necessário, investigar as queixas relativas às actividades dos serviços de recrutamento e colocação de marítimos, envolvendo, se necessário, os representantes dos armadores e de marítimos.

8. Todos os Membros devem, na medida do possível, informar os seus nacionais acerca dos problemas que poderão resultar do recrutamento num navio que arvorava a bandeira de um Estado que não tenha ratificado a presente Convenção, até ficar estabelecido que serão aplicadas normas equivalentes às fixadas por esta Convenção. As medidas tomadas para este efeito pelo Membro que ratificar a presente Convenção não devem contrariar o princípio da livre circulação dos trabalhadores estabelecido em tratados de que os dois Estados possam ser partes.

9. Todos os Membros devem exigir que os armadores de navios que arvoram a sua bandeira e utilizam serviços de recrutamento e colocação de marítimos estabelecidos em países ou territórios aos quais não se aplica a presente Convenção garantam, na medida do possível, que os referidos serviços respeitam as prescrições da presente norma.

10. Nada na presente norma tem por efeito limitar as obrigações e responsabilidades dos armadores ou de algum Membro relativamente aos navios que arvoram a sua bandeira.

#### Princípio Orientador B1.4 - Recrutamento e colocação

##### ▪ Princípio orientador B1.4.1 – Linhas de orientação organizacionais e operacionais

1. No cumprimento das suas obrigações, por força do parágrafo 1 da Norma A1.4, a autoridade competente deveria ter em vista o seguinte:

- a) tomar as medidas necessárias para promover uma cooperação eficaz entre os serviços de recrutamento e colocação de marítimos, quer sejam públicos ou privados;
- b) no momento da elaboração dos programas de formação de marítimos que a bordo tenham responsabilidades no âmbito da segurança da navegação e da prevenção da poluição ter em consideração, com a participação dos armadores, dos marítimos e das entidades formadoras envolvidas, as necessidades do sector marítimo, aos níveis nacional e internacional;
- c) adoptar disposições adequadas com vista à cooperação das organizações representativas de armadores e de marítimos na organização e no funcionamento dos serviços públicos de recrutamento e colocação de marítimos, caso existam;
- d) determinar, tendo em devida consideração o respeito pela privacidade e a necessidade de proteger a confidencialidade, as condições sob as quais os dados pessoais dos marítimos podem ser tratados pelos serviços de recrutamento e colocação de marítimos, incluindo a recolha, conservação, cruzamento e comunicação desses dados a terceiros;
- e) dispor de um mecanismo de recolha e análise de informações pertinentes sobre o mercado de trabalho marítimo, incluindo a oferta actual e



1786000 001177

previsível de marítimos para trabalhar como membros de uma tripulação, classificados por idade, sexo, categoria e qualificações, bem como sobre as necessidades do sector, sendo a recolha de dados sobre a idade ou o sexo admissível apenas para efeitos estatísticos ou se estes forem utilizados no âmbito de um programa com vista a prevenir a discriminação baseada na idade ou no sexo;

f) assegurar que o pessoal responsável pela supervisão dos serviços públicos e privados de recrutamento e colocação de marítimos que, a bordo, têm responsabilidades a nível da segurança da navegação e da prevenção da poluição tenha formação adequada, tendo adquirido inclusive uma experiência comprovada de serviço no mar, e que possua um conhecimento adequado do sector marítimo, incluindo os instrumentos internacionais marítimos sobre a formação, a certificação e as normas do trabalho;

g) elaborar normas operacionais e adoptar códigos de conduta e de práticas éticas para os serviços de recrutamento e colocação de marítimos;

h) supervisionar o sistema de licenciamento ou de certificação no âmbito de um sistema de normas de qualidade.

2. Quando da implementação do sistema mencionado no parágrafo 2 da Norma A1.4, todos os Membros deveriam procurar exigir que os serviços de recrutamento e colocação de marítimos estabelecidos no seu território adoptem e mantenham práticas de funcionamento que possam ser verificadas. Estas práticas de funcionamento para os serviços privados de recrutamento e colocação de marítimos e, na medida da sua aplicabilidade, para os serviços públicos de recrutamento e colocação de marítimos deveriam incidir sobre os seguintes pontos:

a) os exames médicos, os documentos de identificação dos marítimos e todas as outras formalidades que estes devem cumprir para obter um emprego;

b) a manutenção, respeitando a privacidade e confidencialidade de registos completos e detalhados dos marítimos abrangidos pelo seu sistema de recrutamento e colocação, registos esses que deveriam incluir, no mínimo, as seguintes informações:

i) as qualificações dos marítimos;

ii) as suas folhas de serviços; iii) os dados pertinentes para o emprego;

iv) os dados médicos pertinentes para o emprego;

c) a actualização de listas dos navios aos quais os serviços de recrutamento e colocação fornecem marítimos e a garantia de que existe um meio de contactar esses serviços a qualquer momento, em caso de urgência;

d) os procedimentos próprios para garantir que os serviços de recrutamento e colocação de marítimos, ou o seu pessoal, não exploram os marítimos quando estes forem contratados para bordo de um dado navio ou para uma dada companhia;

e) os procedimentos adequados para reduzir os riscos de exploração dos marítimos decorrentes de eventuais adiantamentos ou de qualquer outra transacção financeira concluída entre o armador e os marítimos e tratada pelos serviços de recrutamento e colocação;

f) a necessidade de dar a conhecer de forma clara as despesas que os marítimos deveriam eventualmente ter a seu cargo durante o recrutamento;

g) a necessidade de assegurar que os marítimos sejam informados de todas as condições especiais aplicáveis ao trabalho para o qual vão ser contratados, bem como das políticas adoptadas pelo armador no que respeita ao seu emprego;

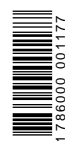
h) os procedimentos estabelecidos para tratar os casos de incompetência ou de indisciplina, de acordo com os princípios de equidade, com a legislação e com a prática nacionais e, se for o caso, com as convenções colectivas;

i) os procedimentos adequados para garantir, na medida do possível, que todos os certificados e documentos obrigatórios apresentados pelos marítimos para obter um emprego estão actualizados e não foram obtidos fraudulentamente e que as referências profissionais são verificadas;

j) os procedimentos adequados para garantir que os pedidos de informação ou de aconselhamento formulados pelas pessoas próximas dos marítimos quando estes estão a bordo, são tratados sem demora, diligentemente e sem custos;

k) a verificação de que as condições de trabalho a bordo dos navios em que os marítimos são colocados estão em conformidade com as convenções colectivas aplicáveis celebradas entre um armador e uma organização representativa de marítimos e, em princípio, de que a disponibilização de marítimos é feita apenas aos armadores que ofereçam condições de trabalho conformes com a legislação ou as convenções colectivas aplicáveis.

3. A cooperação internacional entre os Membros e as organizações interessadas poderia ser incentivada, nomeadamente no que respeita: a) ao intercâmbio sistemático de informações sobre o sector e o mercado de trabalho marítimos, numa base bilateral, regional e multilateral;



1786000 001177

- b) ao intercâmbio de informações sobre a legislação do trabalho marítimo; c) à harmonização das políticas, dos métodos de trabalho e da legislação que rege o recrutamento e a colocação de marítimos;
- d) à melhoria dos procedimentos e das condições de recrutamento e colocação dos marítimos no plano internacional;
- e) à planificação da mão-de-obra, tendo em conta a oferta e a procura de marítimos e as necessidades do sector marítimo.

## TÍTULO 2

### CONDIÇÕES DE TRABALHO

#### Regra 2.1 - Contrato de trabalho marítimo

Objectivo: garantir aos marítimos um contrato de trabalho marítimo justo

1. As condições de trabalho de um marítimo devem ser definidas ou mencionadas num contrato redigido em termos claros, de cumprimento obrigatório e devem estar em conformidade com as normas enunciadas no Código.

2. O contrato de trabalho marítimo deve ser aprovado pelo marítimo em condições que assegurem que o mesmo tenha a possibilidade de examinar as respectivas cláusulas e condições, pedir conselho a seu respeito e de as aceitar livremente antes de assinar.

3. Na medida em que a legislação e a prática do Membro o permitam, considera-se que o contrato de trabalho marítimo inclui as convenções colectivas aplicáveis.

#### Norma A2.1 - Contrato de trabalho marítimo

1. Todos os Membros devem adoptar uma legislação que exija que os navios que arvoram a sua bandeira cumpram as seguintes prescrições:

- a) a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, os marítimos devem ser detentores de um contrato de trabalho marítimo assinado pelo marítimo e pelo armador ou pelo seu representante ou, quando são trabalhadores independentes, de um documento que ateste a existência de um acordo contratual ou idêntico, que garantam condições de trabalho e de vida dignas a bordo, tal como exigido pela presente Convenção;
- b) os marítimos que assinem um contrato de trabalho marítimo devem poder examinar o documento em questão e pedir conselho antes de o assinar, e dispor de qualquer outra facilidade que assegure que se vinculam livremente, estando devidamente informados dos seus direitos e responsabilidades;
- c) o armador e o marítimo devem ficar cada um com um original assinado do contrato de trabalho marítimo;
- d) devem ser tomadas medidas para que os marítimos, incluindo o comandante do navio, possam obter a bordo, sem dificuldade, informa-

ções precisas sobre as suas condições de trabalho, e para que os funcionários da autoridade competente, incluindo nos portos onde o navio faça escala, possam também aceder a estas informações, incluindo a uma cópia do contrato de trabalho marítimo;

- e) todos os marítimos devem receber um documento com o registo do seu trabalho a bordo do navio.

2. Quando o contrato de trabalho marítimo é constituído total ou parcialmente por uma convenção colectiva, um exemplar dessa convenção deve ficar disponível a bordo. Quando o contrato de trabalho marítimo e as convenções aplicáveis não estiverem redigidas em Inglês, os seguintes documentos devem ser disponibilizados em Inglês, excepto em navios afectos apenas a viagens domésticas:

- a) um exemplar de um contrato tipo;
- b) as partes da convenção colectiva sujeitas a inspecção por parte do Estado do porto, de acordo com as disposições da Regra 5.2 da presente Convenção.

3. O documento mencionado no parágrafo 1, alínea e) da presente norma, não deve conter nenhuma apreciação sobre a qualidade do trabalho do marítimo, nem qualquer indicação do seu salário. A legislação nacional determinará a forma desse documento, os elementos nele incluídos e o modo como estes devem ser introduzidos.

4. Todos os Membros devem adoptar uma legislação indicando os elementos a incluir em todos os contratos de trabalho marítimo regidos pelo direito nacional. O contrato de trabalho marítimo deve incluir sempre os seguintes dados:

- a) o nome completo do marítimo, a data de nascimento ou a idade, bem como o local de nascimento;
- b) o nome e a morada do armador;
- c) o local e a data da celebração do contrato de trabalho marítimo;
- d) a função que o marítimo irá desempenhar;
- e) o montante do salário do marítimo ou fórmula eventualmente utilizada para o calcular;
- f) as férias anuais pagas ou fórmula eventualmente utilizada para as calcular;
- g) o termo do contrato e respectivas condições, nomeadamente:
  - i) nos contratos celebrados por tempo indeterminado, as condições em que cada uma das partes poderá denunciá-lo, bem como o prazo de aviso prévio, que não deverá ser mais curto para o armador do que para o marítimo;
  - ii) nos contratos a termo certo, a data da sua cessação;



iii) nos contratos celebrados para uma só viagem, o porto de destino e o prazo após o qual o contrato do marítimo cessa depois da chegada ao destino;

h) as prestações em matéria de protecção da saúde e de segurança social que devem ser garantidas ao marítimo pelo armador;

i) o direito do marítimo ao repatriamento;

j) a referência à convenção colectiva, se existir; e

k) todos os outros elementos que a legislação nacional preveja.

5. Todos os Membros devem adoptar uma legislação que estabeleça os prazos mínimos de aviso prévio dado pelos marítimos e pelos armadores para a cessação antecipada do contrato de trabalho marítimo. Estes prazos de aviso prévio são fixados após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas e não devem ser inferiores a sete dias.

6. Poderá ser dado um aviso prévio de duração inferior ao mínimo em circunstâncias reconhecidas pela legislação nacional ou pelas convenções colectivas aplicáveis, que justifiquem a cessação do contrato de trabalho com um prazo de aviso prévio inferior, ou sem aviso prévio. Ao determinar estas circunstâncias, os Membros devem garantir que é tida em consideração a necessidade de o marítimo rescindir, sem penalização, o contrato de trabalho com um aviso prévio inferior, ou sem aviso prévio, por razões humanitárias ou por outros motivos de urgência.

Princípio orientador B2.1 - Contrato de trabalho marítimo

▪ Princípio orientador B2.1.1 - Registo de embarque

1. Relativamente às informações que devem constar do registo de embarque mencionado no parágrafo 1, alínea e) da Norma A2.1, todos os Membros deveriam assegurar que o documento em questão contém informações suficientes, acompanhadas da respectiva tradução para Inglês, para facilitar o acesso a outro emprego ou para satisfazer as condições de trabalho no mar exigidas para efeitos de progressão ou promoção. Uma cédula marítima poderá satisfazer as prescrições do parágrafo 1, alínea e) desta norma.

## Regra 2.2 - Salários

Objectivo: garantir aos marítimos a retribuição pelo seu trabalho

1. Todos os marítimos devem receber regular e integralmente uma retribuição pelo seu trabalho, de acordo com o seu contrato de trabalho.

### Norma A2.2 - Salários

1. Todos os Membros devem exigir que as quantias devidas aos marítimos que trabalham a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira sejam pagas a intervalos que não excedam um mês, e em conformidade com as disposições das convenções colectivas aplicáveis.

2. Os marítimos devem receber um resumo mensal dos montantes que lhes são devidos e dos que lhes foram pagos, do qual deverão constar os salários, os pagamentos suplementares e a taxa de câmbio aplicada se os pagamentos tiverem sido efectuados em moeda ou taxa diferentes das inicialmente acordadas.

3. Todos os Membros devem exigir que o armador tome medidas, tal como as mencionadas no parágrafo 4 da presente norma, para que os marítimos tenham a possibilidade de fazer chegar uma parte, ou a totalidade, das suas remunerações às respectivas famílias, pessoas a cargo ou beneficiários legais.

4. As medidas a tomar para garantir que os marítimos possam fazer chegar as suas remunerações às respectivas famílias são nomeadamente as seguintes:

a) um sistema que permita aos marítimos solicitar, no início das suas funções ou no seu decurso, que uma parte dos seus salários seja regularmente paga às respectivas famílias, por transferência bancária ou meios análogos; e

b) a obrigação de estes pagamentos serem efectuados atempada e directamente à pessoa ou às pessoas designadas pelos marítimos.

5. Qualquer taxa cobrada pelo serviço referido nos parágrafos 3 e 4 da presente norma deve ser de montante razoável e, salvo disposição em contrário, a taxa de câmbio aplicada deverá, de acordo com a legislação nacional, corresponder à taxa corrente de mercado ou à taxa oficial publicada e não ser desfavorável para o marítimo.

6. Todos os Membros que adoptem uma legislação que reja os salários dos marítimos devem ter em devida consideração os princípios orientadores estabelecidos na Parte B do Código.

### Princípio orientador B2.2 - Salários

▪ Princípio orientador B2.2.1 – Definições específicas

1. Para efeitos do presente Princípio orientador:

a) marinheiro qualificado designa qualquer marítimo que se considere possuir a competência profissional necessária para cumprir as tarefas cuja execução possa ser exigida a um marítimo afecto ao serviço no convés, diferentes das tarefas dos quadros profissionais ou do pessoal especializado ou de qualquer marítimo definido como tal pela legislação ou pela prática nacional ou através de uma convenção colectiva;

b) salário ou retribuição base designa a remuneração recebida, independentemente dos respectivos elementos, por um período normal de trabalho, excluindo o pagamento de horas suplementares, prémios ou gratificações, subsídios, férias pagas e outras prestações complementares;

c) salário consolidado designa um salário composto pela retribuição base e outras prestações relacionadas com o salário. O salário consolidado

pode incluir o pagamento de todas as horas suplementares efectuadas e todas as outras prestações relacionadas com o salário ou pode incluir apenas algumas prestações, no caso de um salário parcialmente consolidado;

d) duração do trabalho designa o tempo durante o qual os marítimos devem estar a trabalhar para o navio;

e) horas suplementares designa as horas de trabalho efectuadas para além do período normal de trabalho.

#### ▪ Princípio orientador B2.2.2 - Cálculo e pagamento

1. Relativamente aos marítimos que recebam uma compensação por horas suplementares efectuadas:

a) o período normal de trabalho no mar e no porto não deveria, para efeitos de cálculo do salário, ser superior a oito horas por dia;

b) para efeitos de cálculo das horas extraordinárias, o período normal de trabalho por semana, remunerado pelo salário ou retribuição base deveria ser fixado pela legislação nacional, desde que não se encontre já fixado por convenções colectivas; não deveria ser superior a 48 horas; as convenções colectivas podem prever um tratamento diferente, mas não menos favorável;

c) a taxa ou as taxas de compensação das horas suplementares, que deveriam ser, em todos os casos, pelo menos, 25 por cento superiores à taxa horária do salário ou retribuição base, deveriam ser determinadas pela legislação nacional ou por convenção colectiva, consoante o caso; e

d) o comandante, ou alguma pessoa por este designada, deveria manter um registo de todas as horas suplementares efectuadas; este registo deveria ser rubricado pelo marítimo a intervalos não superiores a um mês.

2. Para os marítimos cujo salário é integral ou parcialmente consolidado:

a) o contrato de trabalho marítimo deveria especificar claramente o número de horas de trabalho que o marítimo deve cumprir em contrapartida da remuneração prevista, bem como todas as prestações complementares que poderiam ser-lhe devidas para além do salário consolidado e em que casos;

b) quando horas suplementares são pagas como horas de trabalho, efectuadas para além das horas remuneradas pelo salário consolidado, a taxa horária deveria ser, pelo menos, 25 por cento superior à taxa horária de base correspondente à duração normal do trabalho, tal como definida no parágrafo 1 do presente Princípio orientador. O mesmo princípio deveria ser aplicado às horas suplementares remuneradas pelo salário consolidado;

c) no que respeita à parte do salário integral ou parcialmente consolidado que corresponde à duração normal do trabalho, tal como definida no parágrafo 1, alínea a) do presente Princípio orientador, a remuneração não deveria ser inferior ao salário mínimo aplicável; e

d) relativamente aos marítimos cujo salário é parcialmente consolidado, deveriam ser mantidos e rubricados os registos de todas as horas extraordinárias efectuadas, conforme previsto no parágrafo 1, alínea d) do presente Princípio orientador.

3. A legislação nacional ou as convenções colectivas poderiam prever que as horas suplementares, ou o trabalho efectuado em dia de descanso semanal ou em dias feriados, sejam compensadas com um período, no mínimo equivalente, de dispensa de trabalho e de presença a bordo ou com férias suplementares em vez da remuneração ou com qualquer outra compensação que possam prever.

4. A legislação nacional adoptada após consulta às organizações representativas de armadores e de marítimos interessadas ou, consoante o caso, as convenções colectivas deveriam ter em conta os seguintes princípios:

a) o princípio de uma retribuição igual por um trabalho de valor igual deveria ser aplicado a todos os marítimos que trabalham no mesmo navio, sem discriminação de raça, cor, sexo, religião, opinião política, ascendência nacional ou origem social;

b) o contrato de trabalho marítimo, especificando o montante ou as taxas dos salários deveria estar disponível a bordo; o marítimo deveria ter à disposição informações sobre o montante dos salários ou das suas taxas recebendo, pelo menos, uma cópia assinada da informação correspondente numa língua que compreenda ou tendo uma cópia do contrato num local acessível à tripulação ou por qualquer outro meio adequado;

c) os salários deveriam ser pagos em moeda legal, conforme os casos, por transferência bancária, cheque bancário ou postal ou ordem de pagamento;

d) no final do contrato, qualquer remuneração em dívida deveria ser paga sem demora indevida;

e) a autoridade competente deveria estabelecer sanções adequadas, ou outras medidas apropriadas, contra qualquer armador que atrase indevidamente ou não efectue o pagamento de qualquer remuneração em dívida;

f) os salários deveriam ser transferidos directamente para a conta bancária designada pelo marítimo, salvo disposto em contrário, por escrito, pelo próprio;



1786000 001177

g) sem prejuízo das disposições da alínea h) do presente parágrafo, o armador não deveria restringir, de forma alguma, a liberdade do marítimo em dispor do seu salário;

h) as deduções aos salários só devem ser autorizadas se:

i) se encontre expressamente previsto na legislação nacional, ou numa convenção colectiva aplicável, e se o marítimo tiver sido informado, da forma considerada mais adequada pela autoridade competente, das condições em que estas deduções serão efectuadas;

ii) não ultrapassem, no total, o limite eventualmente fixado pela legislação nacional, convenções colectivas ou decisões judiciais;

i) não deveriam ser efectuadas deduções à remuneração do marítimo com vista à obtenção ou conservação de um emprego;

j) deveria ser proibido aplicar aos marítimos multas diferentes das autorizadas pela legislação nacional, convenções colectivas ou outras disposições;

k) a autoridade competente deveria estar habilitada para inspecionar os serviços de venda e outros serviços disponíveis a bordo, de modo a assegurar que praticam preços justos e razoáveis no interesse dos marítimos em causa;

l) na medida em que os créditos dos trabalhadores sobre os seus salários e outros montantes devidos a título do seu trabalho não estejam assegurados nos termos da Convenção Internacional relativa aos Privilégios e Hipotecas Marítimos, 1993, deveriam estar protegidos por um privilégio nos termos da Convenção (n.º 173) relativa à Protecção dos Créditos dos Trabalhadores em caso de Insolvência do Empregador, 1992.

5. Todos os Membros deveriam, após consulta às organizações representativas de armadores e de marítimos, instituir procedimentos para instruir as queixas relativas a todas as questões constantes do presente Princípio orientador.

#### ▪ Princípio orientador B2.2.3 - Salários mínimos

1. Sem prejuízo do princípio da livre negociação colectiva, todos os Membros deveriam, após consulta às organizações representativas de armadores e de marítimos, definir procedimentos de fixação de salários mínimos para os marítimos. As organizações representativas de armadores e de marítimos deveriam participar na aplicação desses procedimentos.

2. Ao definir tais procedimentos e ao fixar os salários mínimos, dever-se-ia ter em devida consideração as normas internacionais do trabalho relativas aos salários mínimos, bem como os seguintes princípios:

a) o nível dos salários mínimos deveria ter em conta a natureza do trabalho marítimo, as lotações dos navios e a duração normal do trabalho dos marítimos;

b) o nível dos salários mínimos deveria ser ajustado à evolução do custo de vida e das necessidades dos marítimos.

#### 3. A autoridade competente deveria garantir:

a) mediante um sistema de controlo e de sanções, que os salários pagos não sejam inferiores às taxas fixadas; e

b) que todos os marítimos que tenham sido remunerados a uma taxa inferior à taxa mínima possam recuperar, mediante procedimento judicial ou outro, rápido e de baixo custo, a soma em dívida.

#### ▪ Princípio orientador B2.2.4 -Montante mensal mínimo do salário ou da retribuição base dos marítimos qualificados

1. O salário ou retribuição base para um mês civil de trabalho de um marítimo qualificado não deveria ser inferior ao montante periodicamente estabelecido pela Comissão Paritária Marítima, ou por qualquer outro órgão autorizado pelo Conselho de Administração do Secretariado Internacional do Trabalho. Por decisão do Conselho de Administração, o Director-Geral notificará os Membros da Organização de qualquer revisão do montante assim estabelecido.

2. Nada no presente Princípio orientador deveria ser interpretado como prejudicando os acordos entre armadores, ou as suas organizações, e as organizações marítimas, no que respeita à regulamentação das condições mínimas de trabalho, sempre que estas condições sejam reconhecidas pela autoridade competente.

#### Regra 2.3 - Duração do trabalho ou do descanso

Objectivo: garantir aos marítimos a regulamentação da duração do trabalho ou do descanso

1. Todos os Membros devem assegurar que a duração do trabalho ou do descanso dos marítimos seja regulamentada.

2. Todos os Membros devem fixar um número máximo de horas de trabalho ou um número mínimo de horas de descanso num dado período, de acordo com as disposições do Código.

#### Norma A2.3 - Duração do trabalho ou do descanso

##### 1. Para os efeitos da presente norma:

a) horas de trabalho designa o tempo durante o qual o marítimo está obrigado a efectuar um trabalho para o navio;

b) horas de descanso designa o tempo que não está incluído na duração do trabalho; esta expressão não inclui as interrupções de curta duração.



2. Nos limites indicados nos parágrafos 5 a 8 da presente norma, todos os Membros devem fixar quer o número máximo de horas de trabalho que não deve ser ultrapassado durante um determinado período, quer o número mínimo de horas de descanso que deve ser concedido durante um determinado período.

3. Todos os Membros devem reconhecer que a norma sobre a duração do trabalho para os marítimos, tal como para os outros trabalhadores, é de oito horas, com um dia de descanso por semana mais o descanso correspondente aos dias feriados. Contudo, nada impede um Membro de adoptar disposições com vista a autorizar, ou registar, uma convenção colectiva que fixe os horários normais de trabalho dos marítimos numa base não menos favorável que a dita norma.

4. Para definir as normas nacionais, todos os Membros devem ter em consideração os perigos que acarreta uma fadiga excessiva dos marítimos, nomeadamente daqueles cujas tarefas têm um impacto na segurança da navegação e na segurança das operações do navio.

5. Os limites das horas de trabalho ou de descanso devem ser fixados da seguinte forma:

a) o número máximo de horas de trabalho não deve ultrapassar:

i) 14 horas em cada período de 24 horas;

ii) 72 horas em cada período de sete dias;

ou

b) o número mínimo de horas de descanso não deve ser inferior a:

i) 10 horas em cada período de 24 horas;

ii) 77 horas em cada período de sete dias.

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

7. As reuniões, os exercícios de combate a incêndio e de evacuação e os exercícios determinados pela legislação nacional, e pelos instrumentos internacionais, devem desenrolar-se de forma a evitar ao máximo perturbar os períodos de descanso e a não provocar fadiga.

8. Quando um marítimo estiver de prevenção, por exemplo quando a casa das máquinas estiver desatendida, ele deve beneficiar de um período de descanso compensatório adequado se a duração normal do seu descanso for perturbada por chamada de serviço.

9. Se não existir nem convenção colectiva nem sentença arbitral ou se a autoridade competente decidir que as disposições da convenção colectiva ou da sentença arbitral são insuficientes no que respeita aos parágrafos 7 e 8 da presente norma, a autoridade competente deve estabelecer disposições que assegurem aos marítimos um descanso suficiente.

10. Todos os Membros devem exigir a afixação, em

local de fácil acesso, de um quadro com a organização do trabalho a bordo, que deve indicar, no mínimo, para cada função:

a) o horário de serviço a navegar e em porto;

b) o número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de descanso prescrito pela legislação nacional, ou convenções colectivas aplicáveis.

11. O quadro referido no parágrafo 10 da presente norma deve ser estabelecido de acordo com um modelo normalizado redigido na ou nas línguas de trabalho do navio, bem como em Inglês.

12. Todos os Membros devem exigir a manutenção dos registos das horas diárias de trabalho ou de descanso dos marítimos, para que seja possível assegurar o cumprimento dos parágrafos 5 a 11 da presente norma. Estes registos devem seguir um modelo normalizado definido pela autoridade competente, tendo em conta as directivas disponíveis da Organização Internacional do Trabalho, ou qualquer modelo normalizado definido pela Organização. Os mesmos devem ser redigidos nas línguas indicadas no parágrafo 11 da presente norma. Os marítimos devem receber um exemplar dos registos que lhes dizem respeito, rubricados pelo comandante ou por alguém por ele autorizado, bem como pelo marítimo.

13. Nada nos parágrafos 5 e 6 da presente norma impede os Membros de adoptarem uma legislação nacional ou um procedimento que permita à autoridade competente autorizar ou registar convenções colectivas que prevejam derrogações aos limites estabelecidos. Estas derrogações devem, na medida do possível, estar em conformidade com as disposições da presente norma, mas podem ter em conta períodos de férias mais frequentes ou mais longos, ou a concessão de férias compensatórias aos marítimos de quarto ou aos marítimos que trabalham a bordo de navios afectos a viagens de curta duração.

14. Nada na presente norma afecta o direito de o comandante de um navio exigir de um marítimo as horas de trabalho necessárias para garantir a segurança imediata do navio, das pessoas a bordo ou da carga, ou para socorrer outros navios ou pessoas em dificuldade no mar. Se necessário, o comandante poderá suspender os horários normais de trabalho ou de descanso e exigir que um marítimo cumpra as horas de trabalho necessárias até à normalização da situação. Desde que tal seja possível, após a normalização da situação, o comandante deve procurar que todos os marítimos que tenham efectuado um trabalho durante o seu período de descanso, segundo o horário normal, beneficiem de um período de descanso adequado.

Princípio orientador B2.3 - Duração do trabalho ou do descanso

■ Princípio orientador B2.3.1 - Jovens marítimos

1. As seguintes disposições deveriam aplicar-se a todos os jovens marítimos menores de 18 anos, tanto no mar como no porto:

a) o horário de trabalho não deveria exceder oito



1786000 001177

horas por dia, nem 40 horas por semana, e os interessados não deveriam efectuar horas suplementares, excepto se tal for inevitável por motivos de segurança;

- b) deveria ser concedida uma pausa suficiente para cada uma das refeições e deveria ser garantida uma pausa de, pelo menos, uma hora para a refeição principal; c) deveria ser assegurado um período de descanso de 15 minutos, logo que possível após o final de um período de trabalho de duas horas.

2. A título excepcional, as disposições do parágrafo 1 do presente Princípio orientador poderão não ser aplicadas quando:

- a) não for possível conciliá-las com o serviço de quartos dos jovens marítimos no convés, na casa das máquinas, ou no serviço geral ou sempre que o trabalho organizado por turnos não o permita;
- b) a formação efectiva dos jovens marítimos, segundo programas e planos de estudos estabelecidos, possa ficar comprometida.

3. Tais excepções deveriam ficar registadas, com indicação dos motivos, e assinadas pelo comandante.

4. O parágrafo 1 do presente Princípio orientador não dispensa os jovens marítimos da obrigação geral, para todos os marítimos, de trabalhar em qualquer situação de urgência, de acordo com as disposições do parágrafo 14 da Norma A2.3.

#### Regra 2.4 - Direito a férias

Objectivo: garantir aos marítimos um período de férias adequado

1. Todos os Membros devem exigir que os marítimos empregados em navios que arvoram a sua bandeira tenham direito a férias anuais remuneradas nas condições exigidas, de acordo com as disposições do Código.

2. Devem ser concedidas aos marítimos licenças para ir a terra, por motivos de saúde e bem-estar, desde que compatíveis com as exigências práticas da sua função.

#### Norma A2.4 - Direito a férias

1. Todos os Membros devem adoptar uma legislação nacional que determine as normas mínimas de férias anuais aplicáveis aos marítimos contratados em navios que arvoram a sua bandeira, tendo em devida consideração as necessidades especiais dos marítimos em matéria de férias.

2. Sem prejuízo de disposições de convenções colectivas ou de legislação que prevejam um modo de cálculo adequado, tendo em consideração as necessidades específicas dos marítimos nesta matéria, as férias anuais pagas devem ser calculadas com base num mínimo de 2,5 dias de calendário por mês de trabalho. O modo de cálculo do período de trabalho deve ser fixado pela autoridade competente ou pelos mecanismos próprios de cada país. As ausências ao trabalho justificadas não devem ser consideradas como dias de férias anuais.

3. É proibido qualquer acordo que implique a renúncia ao direito a férias anuais pagas, pelo período mínimo definido na presente norma, excepto nos casos previstos pela autoridade competente.

#### Princípio orientador B2.4 - Direito a férias

##### ▪ Princípio orientador B2.4.1 - Cálculo do direito a férias

1. Nos termos determinados pela autoridade competente, ou pelos mecanismos próprios de cada país, todos os períodos de trabalho prestado para além dos previstos no contrato de trabalho marítimo deveriam ser considerados como períodos de trabalho.

2. Nos termos determinados pela autoridade competente ou fixados em convenção colectiva aplicável, as ausências ao trabalho para participar em cursos de formação profissional marítima aprovados ou por motivos designadamente de doença, acidente ou maternidade, deveriam ser consideradas período de trabalho.

3. O nível de remuneração durante as férias anuais deveria ser o da remuneração normal do marítimo, conforme fixado pela legislação nacional ou pelo contrato de trabalho marítimo aplicável. No caso de marítimos empregados por períodos inferiores a um ano, ou em caso de cessação da relação de trabalho, a remuneração das férias deveria ser calculada numa base proporcional.

4. Não deveriam ser considerados como férias anuais pagas:

- a) os dias feriados oficiais e habituais reconhecidos como tal no Estado de bandeira, quer ocorram ou não no período de férias anuais pagas;
- b) os períodos de incapacidade para o trabalho resultantes de doença, acidente ou de maternidade, nas condições determinadas pela autoridade competente ou pelos mecanismos próprios de cada país;
- c) as licenças temporárias para ir a terra concedidas aos marítimos durante o contrato de trabalho;
- d) as licenças compensatórias de qualquer natureza, nas condições determinadas pela autoridade competente ou pelos mecanismos próprios de cada país.

##### ▪ Princípio orientador B2.4.2 - Gozo de férias anuais

1. O período em que o marítimo goza férias deveria ser determinado pelo armador após consulta e, na medida do possível, com o acordo dos marítimos interessados ou dos seus representantes, salvo se for fixado por via regulamentar, por convenção colectiva, por sentença arbitral ou por qualquer outro meio em conformidade com a prática nacional.

2. Os marítimos deveriam, em princípio, ter direito a gozar as suas férias anuais no local onde possuem ligações efectivas, que será, normalmente, o local para o qual têm o direito a ser repatriados. Não deveria ser exigido aos marítimos, sem o seu consentimento, que gozem as férias anuais a que têm direito noutro local, excepto por aplicação das disposições do contrato de trabalho marítimo ou da legislação nacional.

3. Os marítimos que forem obrigados a gozar as férias anuais quando se encontram num local diferente do autorizado no parágrafo 2 do presente Princípio orientador, deveriam ter direito a transporte gratuito até ao local mais próximo do seu domicílio, seja o local de contratação ou o de recrutamento. As despesas de subsistência e outras despesas directamente relacionadas com esta viagem, deveriam ficar a cargo do armador e o tempo de viagem não deveria ser deduzido ao período de férias anuais pagas a que têm direito.

4. Os marítimos em gozo de férias anuais só deveriam ser chamados em caso de extrema urgência e com o seu consentimento.

▪ Princípio orientador B2.4.3 - Fraccionamento e acumulação

1. O fraccionamento das férias anuais pagas, ou a acumulação das férias adquiridas durante um ano com um período de férias posterior, podem ser autorizados pela autoridade competente ou pelos mecanismos próprios de cada país.

2. Sem prejuízo do disposto no parágrafo 1 do presente Princípio orientador e salvo disposto em contrário por acordo entre o armador e os marítimos interessados, o período de férias anuais pagas recomendado pelo presente Princípio orientador, deveria consistir num período ininterrupto.

▪ Princípio orientador B2.4.4 - Jovens marítimos

1. Deveria considerar-se a adopção de medidas específicas para todos os marítimos menores de 18 anos que tenham trabalhado seis meses ou um período inferior, ao abrigo de uma convenção colectiva ou de um contrato de trabalho marítimo, sem ter gozado férias, a bordo de um navio que viaje para o estrangeiro, que não tenha regressado ao país do seu domicílio durante este período e que não venha a regressar nos três meses de viagem subsequentes. Tais medidas poderiam consistir no direito ao repatriamento sem custos para os próprios, para o local onde foi efectuado o contrato no país do seu domicílio com a finalidade de gozar as férias acumuladas durante a viagem.

## Regra 2.5 -Repatriamento

Objectivo: garantir aos marítimos a possibilidade de regresso a casa

1. Os marítimos têm o direito a ser repatriados sem custos, nos casos e nas condições especificados no Código.

2. Todos os Membros devem exigir dos navios que arvoram a sua bandeira que concedam uma garantia financeira com vista a assegurar o repatriamento dos marítimos, de acordo com o Código.

### Norma A2.5 - Repatriamento

1. Todos os Membros devem garantir que os marítimos embarcados em navios que arvoram a sua bandeira têm o direito a ser repatriados nos seguintes casos:

a) se o contrato de trabalho marítimo cessar quando os interessados se encontram no estrangeiro;

b) se o contrato de trabalho marítimo cessar:

i) por iniciativa do armador; ou

ii) por iniciativa do marítimo, com justa causa; e também

c) se o marítimo já não estiver em condições de exercer as funções previstas pelo contrato de trabalho marítimo ou se não for possível pedir-lhe para as exercer, em circunstâncias específicas.

2. Todos os Membros devem garantir a existência de disposições adequadas na sua legislação, ou outras medidas ou nas convenções colectivas, que prescrevam:

a) os casos em que os marítimos têm o direito ao repatriamento, de acordo com o parágrafo 1, alíneas b) e c) da presente Norma;

b) a duração máxima dos períodos de embarque, findo os quais os marítimos têm direito ao repatriamento; estes períodos devem ser inferiores a doze meses;

c) os direitos específicos a conceder pelo armador em matéria de repatriamento, incluindo os destinos do repatriamento, o meio de transporte, as despesas a cargo e outras medidas que os armadores tenham de tomar.

3. Todos os Membros devem proibir o armador de exigir ao marítimo, no início do seu trabalho, qualquer adiantamento para cobrir as despesas do seu repatriamento e, igualmente, de deduzir as despesas de repatriamento do salário ou de outros direitos do marítimo, excepto se o interessado se reconhecer, de acordo com a legislação nacional, outras disposições ou convenções colectivas aplicáveis, culpado de incumprimento grave das obrigações do seu trabalho.

4. A legislação nacional não deve prejudicar o direito do armador de recuperar os custos de repatriamento a título de acordos contratuais com terceiros.

5. Se um armador não adoptar as medidas necessárias para o repatriamento de um marítimo que a ele tenha direito, ou se não assumir os respectivos custos:

a) a autoridade competente do Estado da bandeira deve organizar o repatriamento do marítimo; se este não o fizer, o Estado a partir de cujo território o marítimo deve ser repatriado ou o Estado de que é nacional podem organizar o repatriamento e recuperar os custos do mesmo junto do Estado da bandeira;

b) o Estado da bandeira poderá recuperar junto do armador os custos decorrentes do repatriamento do marítimo;

c) os custos de repatriamento não devem, em caso algum, ficar a cargo do marítimo, salvo nas condições previstas no parágrafo 3 da presente Norma.

6. Tendo em consideração os instrumentos internacionais aplicáveis, incluindo a Convenção Internacional sobre o Arresto de Navios, 1999, um Membro que tenha

pago os custos do repatriamento, de acordo com as disposições do Código, poderá deter ou solicitar a detenção dos navios do armador em questão até que o reembolso seja efectuado, de acordo com as disposições do parágrafo 5 da presente Norma.

7. Todos os Membros devem facilitar o repatriamento dos marítimos que trabalhem a bordo de navios que escalem os seus portos, ou atravessem as suas águas territoriais ou interiores, bem como a sua substituição a bordo.

8. Em especial, um Membro não deve recusar a nenhum marítimo o direito a ser repatriado devido à situação financeira do armador, ou por este se declarar impossibilitado ou recusar substituir o interessado.

9. Todos os Membros devem exigir que os navios que arvoram a sua bandeira tenham a bordo e à disposição dos marítimos uma cópia das disposições nacionais aplicáveis ao repatriamento, na língua adequada.

#### Princípio orientador B2.5 - Repatriamento

##### ▪ Princípio orientador B2.5.1 - Direito ao repatriamento

1. Todos os marítimos deveriam ter o direito a ser repatriados:

- a) no caso previsto no parágrafo 1, alínea a) da Norma A2.5, no final do período de aviso prévio dado em conformidade com as disposições do contrato de trabalho marítimo;
- b) nos casos previstos no parágrafo 1, alíneas b) e c) da Norma A2.5:
  - i) em caso de doença ou acidente, ou qualquer outro motivo de ordem médica, que exija o repatriamento de um marítimo quando este for reconhecido como clinicamente apto para viajar;
  - ii) em caso de naufrágio;
  - iii) quando um armador que já não esteja capaz de cumprir as suas obrigações legais ou contratuais de empregador, relativamente ao marítimo, por motivo de insolvência, venda do navio, alteração do registo do navio, ou qualquer outra causa análoga;
  - iv) no caso de um navio se dirigir para uma zona de guerra, tal como definido pela legislação nacional ou pelo contrato de trabalho marítimo, para a qual o marítimo não aceite ir;
  - v) em caso de cessação ou de suspensão do emprego do marítimo por sentença arbitral ou de acordo com uma convenção colectiva ou em caso de cessação do emprego por qualquer outro motivo semelhante.

2. Para fixar a duração máxima dos períodos de serviço a bordo, no termo dos quais o marítimo tem direito ao repatriamento, de acordo com o presente Código, dever-se-ia ter em consideração factores que afectem o ambiente de trabalho do marítimo. Todos os Membros deveriam, na

medida do possível, esforçar-se por reduzir esta duração em função das mudanças e da evolução da tecnologia e poderiam orientar-se pelas recomendações da Comissão Paritária Marítima sobre esta matéria.

3. De acordo com a Norma A2.5, os custos a cargo do armador em caso de repatriamento deveriam incluir, no mínimo:

- a) a viagem até ao destino escolhido para o repatriamento, conforme o disposto no parágrafo 6 do presente Princípio orientador;
- b) o alojamento e a alimentação do marítimo desde o momento em que deixa o navio até chegar ao destino do repatriamento;
- c) a remuneração e as prestações desde o momento em que o marítimo deixa o navio até chegar ao destino do repatriamento, se tal estiver previsto na legislação nacional ou em convenções colectivas;
- d) o transporte de 30 kgs de bagagem pessoal do marítimo até ao destino do repatriamento;
- e) o tratamento médico, se necessário, até que o estado de saúde do marítimo lhe permita viajar até ao destino do repatriamento.

4. O tempo de espera para o repatriamento e a duração da viagem não deveriam ser deduzidos ao período de férias pagas a que o marítimo tem direito.

5. O armador deveria continuar a suportar os custos do repatriamento até que o marítimo tenha desembarcado num destino fixado de acordo com o presente Código, ou até que obtenha um emprego adequado a bordo de um navio que se dirija para um desses destinos.

6. Todos os Membros deveriam prever que o armador assumia a responsabilidade de organizar o repatriamento por meios adequados e céleres. O transporte aéreo deveria ser o meio normal de transporte. O Membro deveria prever os destinos para os quais os marítimos podem ser repatriados. Estes destinos deveriam incluir os países com os quais os marítimos têm ligações efectivas reconhecidas, incluindo:

- a) o local onde o marítimo aceitou ser contratado;
- b) o local estipulado por convenção colectiva;
- c) o país de residência do marítimo;
- d) qualquer outro local acordado entre as partes no momento da contratação.

7. O marítimo deveria ter o direito de escolher, de entre os destinos previstos, o local para o qual pretende ser repatriado.

8. O direito ao repatriamento pode expirar se o marítimo interessado não o reivindicar num prazo razoável definido pela legislação nacional ou pelas convenções colectivas.



▪ Princípio orientador B2.5.2 - Aplicação pelos Membros

1. Deveria ser prestada toda a assistência prática possível ao marítimo a aguardar repatriamento num porto estrangeiro e, se o repatriamento tardar, a autoridade competente do porto estrangeiro deveria assegurar que o representante consular ou o representante local do Estado de bandeira e do Estado de nacionalidade do marítimo ou do seu Estado de residência, sejam imediatamente informados.

2. Todos os Membros deveriam garantir especialmente que sejam tomadas medidas adequadas:

a) para que todos os marítimos empregados num navio que arvora a bandeira de um país estrangeiro sejam repatriados quando tenham desembarcado num porto estrangeiro por motivos que não sejam da sua responsabilidade:

i) quer para o porto onde foi contratado;

ii) quer para um porto do Estado da sua nacionalidade ou da sua residência, consoante o caso;

iii) quer para qualquer outro porto acordado entre o interessado e o comandante ou o armador, com a aprovação da autoridade competente ou ao abrigo de outras garantias adequadas;

b) para que todos os marítimos empregados num navio que arvora a bandeira de um país estrangeiro recebam cuidados médicos e assistência continuada quando tiverem desembarcado num porto estrangeiro por motivo de doença ou de acidente sofrido ao serviço do navio, não imputável ao interessado.

3. Se se verificar que, após ter estado ao serviço de um navio por um período mínimo de quatro meses na sua primeira viagem ao estrangeiro, o marítimo menor de 18 anos não está apto para a vida no mar, deveria ter a possibilidade de ser repatriado, sem custos para o próprio, do primeiro porto de escala que lhe convenha, onde haja serviços consulares do Estado de bandeira do navio ou do Estado de nacionalidade ou de residência do jovem marítimo. O repatriamento efectuado nas condições acima referidas, bem como os seus motivos, deveriam ser comunicados às autoridades que emitiram o documento que permitiu o embarque do jovem marítimo.

**Regra 2.6 - Indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou de naufrágio**

Objectivo: garantir que os marítimos são indemnizados em caso de perda do navio ou de naufrágio.

1. Os marítimos têm o direito a uma indemnização adequada em caso de lesão, perda ou desemprego decorrente da perda do navio ou de naufrágio.

**Norma A2.6 - Indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou de naufrágio**

1. Todos os Membros devem adoptar disposições para que, em caso de perda do navio ou de naufrágio, o armador pague a cada marítimo a bordo uma indemnização para fazer face ao desemprego resultante da perda ou do naufrágio.

2. As disposições do parágrafo 1 da presente Norma não devem prejudicar outros direitos dos marítimos reconhecidos pela legislação nacional do Membro em apreço, em caso de perdas ou lesões resultantes da perda ou naufrágio do navio.

Princípio orientador B2.6 - Indemnização dos marítimos em caso de perda do navio ou de naufrágio

▪ Princípio orientador B2.6.1 - Cálculo da indemnização por desemprego

1. A indemnização por desemprego resultante da perda ou do naufrágio do navio deveria ser paga por todos os dias do período efectivo de desemprego do marítimo, à taxa do salário a pagar em virtude do contrato de trabalho, mas o montante total da indemnização a pagar a cada marítimo poderá ser limitada a dois meses de salário.

2. Todos os Membros deveriam assegurar que os marítimos possam recorrer, para reclamar estas indemnizações, aos mesmos procedimentos legais de que dispõem para reclamar salários em atraso ganhos durante o tempo de serviço.

**Regra 2.7 - Lotações**

Objectivo: assegurar que os marítimos trabalham a bordo de navios com uma lotação suficiente para garantir a segurança, a eficiência e a segurança das operações dos navios

1. Todos os Membros devem exigir que todos os navios que arvoram a sua bandeira estejam dotados de um número suficiente de marítimos a bordo para garantir a segurança e a eficiência das operações do navio, com a devida atenção à segurança em qualquer circunstância, tendo em conta a preocupação de evitar a fadiga dos marítimos bem como a natureza e as condições especiais da viagem.

**Norma A2.7 - Lotações**

1. Todos os Membros devem exigir que todos os navios que arvoram a sua bandeira estejam dotados de um número suficiente de marítimos a bordo para garantir a segurança e a eficiência das operações do navio, com a devida atenção à segurança. Todos os navios devem ter a bordo uma tripulação suficiente, em número e em qualidade, para garantir a segurança do navio e do seu pessoal, independentemente das condições de operação, de acordo com o documento que especifica a lotação mínima de segurança ou qualquer outro documento equivalente previsto pela autoridade competente, e de forma a dar cumprimento às normas da presente Convenção.

2. Ao determinar, aprovar ou rever a lotação de um navio, a autoridade competente deve ter em conta a necessidade de evitar ou reduzir um período de trabalho excessivamente longo, para assegurar um descanso suficiente e limitar a fadiga, bem como os princípios enunciados sobre estas matérias nos instrumentos internacionais aplicáveis, nomeadamente os da Organização Marítima Internacional.



1786000 001177

3. Ao determinar as lotações, a autoridade competente deve ter em conta todas as prescrições da Regra 3.2 e da Norma A3.2 sobre a alimentação e o serviço de mesa.

#### Princípio orientador B2.7 – Lotações

##### ▪ Princípio orientador B2.7.1 - Resolução de conflitos

1. Todos os Membros deveriam instituir ou verificar a existência de um mecanismo eficaz para instruir e resolver as queixas ou conflitos relativos à lotação de um navio.

2. No funcionamento deste mecanismo deveriam participar organizações de armadores e de marítimos, com ou sem outras pessoas ou autoridades.

### **Regra 2.8 - Desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e oportunidades de emprego dos marítimos**

Objectivo: promover o desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais, bem como das oportunidades de emprego dos marítimos

1. Todos os Membros devem adoptar políticas nacionais com vista a promover o emprego no sector marítimo e a encorajar a organização das carreiras e o desenvolvimento das aptidões profissionais, bem como a melhoria das oportunidades de emprego dos marítimos domiciliados no seu território.

#### Norma A2.8 - Desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e oportunidades de emprego dos marítimos

1. Todos os Membros devem adoptar políticas nacionais próprias para encorajar o desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais, bem como as oportunidades de emprego dos marítimos, para que o sector marítimo seja dotado de uma mão-de-obra estável e competente.

2. As políticas mencionadas no parágrafo 1 da presente Norma têm por objectivo ajudar os marítimos a reforçar as suas competências, qualificações e oportunidades de emprego.

3. Todos os Membros devem, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas fixar objectivos claros em matéria de orientação, educação e formação profissionais dos marítimos cujas funções a bordo do navio estão essencialmente relacionadas com a segurança das operações e da navegação do navio, inclusive em matéria de formação contínua.

Princípio orientador B2.8 - Desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e oportunidades de emprego dos marítimos

▪ Princípio orientador B2.8.1 - Medidas para promover o desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais, bem como as oportunidades de emprego dos marítimos

1. As medidas a tomar para atingir os objectivos enunciados na Norma A2.8 poderiam ser, nomeadamente, as seguintes:

a) acordos sobre o desenvolvimento das carreiras e sobre a formação celebrados com um armador ou uma organização de armadores;

b) disposições para a promoção do emprego, através do estabelecimento e da manutenção de registos ou listas, por categorias, de marítimos qualificados;

c) a promoção de oportunidades, a bordo e em terra, de aperfeiçoamento profissional dos marítimos, a fim de desenvolver as suas aptidões profissionais e de os dotar de competências transversais, para lhes permitir encontrar um trabalho digno e mantê-lo, melhorar as perspectivas de emprego de cada um e permitir a adaptação à evolução da tecnologia e das condições do mercado de trabalho no sector marítimo.

##### ▪ Princípio orientador B2.8.2 - Registo dos marítimos

1. Quando o emprego dos marítimos se basear em registos ou listas, estes registos e listas deveriam incluir todas as categorias profissionais de marítimos, na forma determinada pela legislação ou a prática nacionais ou pelas convenções colectivas.

2. Os marítimos inscritos em tais registos ou listas deveriam ter prioridade na contratação para a navegação.

3. Os marítimos inscritos em tais registos ou listas deveriam manter-se disponíveis para o trabalho na forma determinada pela legislação ou a prática nacionais ou pelas convenções colectivas.

4. Na medida em que a legislação nacional o permita, o número de trabalhadores inscritos em tais registos e listas deveria ser periodicamente revisto, a fim de ser fixado a um nível correspondente às necessidades do sector marítimo.

5. Quando se torne necessário reduzir o número de trabalhadores inscritos em tais registos ou listas, deveriam ser adoptadas todas as medidas úteis para prevenir ou minimizar os efeitos prejudiciais para os marítimos, tendo em conta a situação económica e social do país.

## TÍTULO 3

### **ALOJAMENTO, LAZER, ALIMENTAÇÃO E SERVIÇO DE MESA**

#### **Regra 3.1 - Alojamento e lazer**

Objectivo: garantir que os marítimos dispõem de alojamento e de locais de lazer decentes a bordo

1. Todos os Membros devem assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira forneçam e mantenham, para os marítimos que trabalham e vivem a bordo, alojamento e locais de lazer decentes, para promover a sua saúde e bem-estar.

2. As prescrições do Código que aplicam a presente Regra, referentes à construção e ao equipamento dos navios, só se aplicam aos navios construídos à data ou após a data de entrada em vigor da presente Convenção



para o Membro em apreço. Aos navios construídos antes desta data, as disposições relativas à construção e ao equipamento dos navios enunciadas na Convenção nº 92 relativa ao Alojamento da Tripulação a Bordo (revista), 1949, e a Convenção n.º 133 relativa ao Alojamento da Tripulação a Bordo (Disposições Complementares), 1970, devem continuar a aplicar-se, na medida em que eram já aplicáveis antes desta data, por força da legislação ou da prática do Membro em apreço.

3. Salvo disposição expressa em contrário, qualquer prescrição resultante de uma emenda ao Código relativa ao alojamento e aos locais de lazer dos marítimos deve aplicar-se apenas aos navios construídos na data ou após a data de entrada em vigor da emenda para o Membro em causa.

#### Norma A3.1 - Alojamento e lazer

1. Todos os Membros devem adoptar uma legislação que exija que os navios que arvoram a sua bandeira:

a) respeitem as normas mínimas necessárias para assegurar que os alojamentos colocados à disposição dos marítimos que trabalham ou vivem a bordo são seguros, decentes e estão em conformidade com as disposições pertinentes da presente Norma;

b) sejam submetidos a inspecções com vista a assegurar o cumprimento inicial e permanente destas normas.

2. Para a elaboração e aplicação da legislação relativa à presente Norma, a autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas deve:

a) ter em conta a Regra 4.3 e as disposições correspondentes do Código relativas à protecção da saúde e da segurança, bem como à prevenção de acidentes, à luz das necessidades específicas dos marítimos que vivem e trabalham a bordo dos navios;

b) tomar devidamente em consideração os Princípios orientadores estabelecidos na Parte B do Código.

3. As inspecções prescritas na Regra 5.1.4 devem ser efectuadas:

a) no momento do registo inicial do navio ou de uma renovação do registo;

b) em caso de alteração substancial do alojamento dos marítimos a bordo do navio.

4. A autoridade competente deve dar uma especial atenção à aplicação das disposições da presente Convenção, relativas:

a) à dimensão dos camarotes e outros espaços de alojamento;

b) aos sistemas de aquecimento e ventilação;

c) ao ruído e vibrações, bem como a outros factores ambientais;

d) às instalações sanitárias;

e) à iluminação;

f) à enfermaria.

5. A autoridade competente de todos os Membros deve assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira cumpram, no que diz respeito ao alojamento e locais de lazer a bordo, as normas mínimas previstas nos parágrafos 6 a 17 da presente Norma.

6. No que diz respeito às disposições gerais relativas ao alojamento:

a) em todos os locais destinados ao alojamento de marítimos, a altura do espaço livre deve ser suficiente; não deve ser inferior a 203 centímetros nos locais destinados ao alojamento dos marítimos a fim de assegurar uma total liberdade de movimentos; a autoridade competente pode autorizar uma redução, dentro de certos limites, da altura do espaço livre na totalidade ou em parte do espaço destes locais, se considerar que esta redução:

i) é razoável;

ii) não prejudica o conforto dos marítimos;

b) os alojamentos devem ser convenientemente isolados;

c) em navios, que não sejam de passageiros, tal como definido na Regra 2, alíneas e) e f) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, revista (Convenção SOLAS), os camarotes devem estar situados acima da linha de carga, a meio-navio ou à popa do navio, salvo em casos excepcionais em que podem estar situados à proa, por não ser possível instalá-los noutra local tendo em conta o tipo de navio, as suas dimensões ou o serviço ao qual se destina, mas nunca à frente da antepara de colisão;

d) em navios de passageiros, e em navios especiais construídos de acordo com as disposições do Código de Segurança para Navios Especiais, 1983, OMI e versões posteriores (adiante designados como “navios especiais”), a autoridade competente pode, sem prejuízo de que sejam adoptadas disposições adequadas no que respeita à iluminação e à ventilação, permitir que os camarotes sejam instalados abaixo da linha de carga, mas nunca imediatamente por baixo dos corredores de serviço;

e) os camarotes não devem abrir directamente para os compartimentos de carga, sala das máquinas, cozinhas, paióis, lavandarias ou instalações sanitárias comuns. As anteparas que separam estes locais dos camarotes, bem como as anteparas exteriores, devem ser devidamente construídas com aço, ou com qualquer outro material aprovado, e devem ser estanques à água e ao gás;



- f) os materiais utilizados para construir as anteparas interiores, painéis e revestimentos, pavimentos e junções devem ser adaptados à sua utilização e garantir um ambiente saudável;
- g) os alojamentos devem ser bem iluminados e devem estar previstos dispositivos suficientes para o escoamento das águas;
- h) as instalações previstas para alojamento, lazer e serviço de mesa devem estar em conformidade com as prescrições da Regra 4.3 e as disposições correspondentes do Código relativas à protecção da saúde e da segurança, bem como à prevenção dos acidentes, no que respeita à prevenção do risco de exposição a níveis nocivos de ruído e de vibrações e a outros factores ambientais bem como a substâncias químicas presentes a bordo dos navios, e para garantir aos marítimos um ambiente de trabalho e de vida aceitável a bordo.

7. No que respeita à ventilação e ao aquecimento:

- a) os camarotes e os refeitórios devem ser devidamente ventilados;
- b) todos os navios, excepto aqueles que operam regularmente em zonas onde o clima temperado não o exija, devem estar equipados com um sistema de climatização dos alojamentos dos marítimos, da cabina de rádio e de qualquer centro de controlo das máquinas;
- c) a ventilação de todas as instalações sanitárias deve fazer-se directamente para o ar livre, independentemente de qualquer outra parte dos alojamentos;
- d) deve existir um sistema adequado de aquecimento salvo a bordo dos navios que operam exclusivamente em climas tropicais.

8. No que respeita às disposições sobre iluminação e sem prejuízo de acordos especiais eventualmente permitidos a bordo dos navios de passageiros, os camarotes e os refeitórios devem ser iluminados com luz natural e dotados de uma iluminação artificial adequada.

9. Sempre que forem necessários camarotes a bordo dos navios, aplicam-se as seguintes prescrições:

- a) em navios que não de passageiros, cada marítimo deve dispor de um camarote individual. Em navios com uma arqueação bruta inferior a 3000 ou em navios especiais, a autoridade competente pode, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, autorizar excepções a esta regra;
- b) devem ser disponibilizados camarotes separados para homens e mulheres;
- c) os camarotes devem ser de dimensão adequada e estar equipados de forma a assegurar um conforto razoável e a facilitar a sua manutenção;

- d) cada marítimo deve dispor, em qualquer circunstância, de um beliche próprio;
- e) as dimensões interiores dos beliches não devem ser inferiores a 198 centímetros por 80 centímetros;
- f) a área por ocupante dos camarotes dos marítimos com um só beliche não deve ser inferior a:
  - i) 4,5 metros quadrados em navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000;
  - ii) 5,5 metros quadrados em navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 3.000 mas inferior a 10.000;
  - iii) 7 metros quadrados em navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 10.000;
- g) contudo, para permitir equipar os camarotes de um só beliche a bordo de navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000, navios de passageiros e navios especiais, a autoridade competente pode autorizar uma área mais reduzida;
- h) em navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000, que não navios de passageiros nem navios especiais, os camarotes podem ser ocupados por dois marítimos no máximo. A área destes camarotes não deve ser inferior a 7 metros quadrados;
- i) a bordo de navios de passageiros e de navios especiais, a área dos camarotes dos marítimos que não exerçam funções de oficial não deve ser inferior a:
  - i) 7,5 metros quadrados para camarotes de duas pessoas;
  - ii) 11,5 metros quadrados para camarotes de três pessoas;
  - iii) 14,5 metros quadrados para camarotes de quatro pessoas;
- j) em navios especiais, os camarotes podem ser ocupados por mais de quatro pessoas. A área por ocupante destes camarotes não deve ser inferior a 3,6 metros quadrados;
- k) em navios que não navios de passageiros nem navios especiais, a área por ocupante dos camarotes destinados aos marítimos que exercem funções de oficial, quando não disponham de sala privativa ou de escritório, não deve ser inferior a:
  - i) 7,5 metros quadrados em navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000;
  - ii) 8,5 metros quadrados em navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 3.000 mas inferior a 10.000;
  - iii) 10 metros quadrados em navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 10 000;



l) em navios de passageiros e navios especiais, a área por ocupante dos camarotes destinados aos marítimos que exercem funções de oficial, quando não disponham de sala privativa ou de escritório, não deve ser inferior a 7,5 metros quadrados para os oficiais subalternos e a 8,5 metros quadrados para os oficiais superiores; entende-se por oficiais subalternos os oficiais com funções a nível operacional e por oficiais superiores os oficiais com funções de gestão;

m) o comandante, o chefe de máquinas e o imediato devem dispor de uma divisão contígua ao seu camarote, que lhes servirá de sala privativa ou de escritório, ou de um espaço equivalente. A autoridade competente pode dispensar desta obrigação os navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas;

n) para cada ocupante, o mobiliário deve incluir um roupeiro com uma capacidade mínima de 475 litros e uma gaveta, ou um espaço equivalente, com um mínimo de 56 litros. Se a gaveta estiver incorporada no roupeiro, o volume mínimo combinado deste último deve ser de 500 litros. Este deve estar munido de uma prateleira e o seu utilizador deve poder fechá-lo à chave, a fim de preservar a sua vida privada;

o) cada camarote deve estar munido de uma mesa ou uma secretária, de modelo fixo, rebatível ou corrediça, e com assentos confortáveis, consoante as necessidades.

#### 10. Relativamente às disposições sobre os refeitórios:

a) os refeitórios devem estar separados dos camarotes e situados o mais próximo possível da cozinha. A autoridade competente pode, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, isentar desta obrigação os navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000;

b) os refeitórios devem ter uma dimensão e conforto suficientes e estar devidamente mobilados e equipados, inclusivamente com capacidade para servir bebidas em qualquer momento, tendo em conta o número provável de marítimos que irão utilizá-los em qualquer momento. Devem prever-se refeitórios separados ou comuns, conforme adequado.

#### 11. Relativamente às disposições sobre as instalações sanitárias:

a) todos os marítimos devem ter fácil acesso a instalações sanitárias a bordo que cumpram as normas mínimas de saúde e de higiene e normas razoáveis de conforto, devendo prever-se instalações separadas para homens e mulheres;

b) deve haver instalações sanitárias de fácil acesso a partir da ponte de navegação e da sala de máquinas, ou situadas próximo do posto de controlo desta sala; a autoridade competente pode isentar desta obrigação os navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas;

c) deve estar previsto a bordo de todos os navios, em local adequado, no mínimo sanitas, um lavatório e uma banheira ou um chuveiro, ou ambos, por cada grupo de seis pessoas, ou menos, que não disponham de instalações individuais;

d) à excepção dos navios de passageiros, cada camarote deve estar equipado com um lavatório abastecido com água doce corrente, quente e fria, salvo se existir um nas instalações sanitárias privadas;

e) a bordo dos navios de passageiros que efectuam normalmente viagens que não ultrapassem quatro horas, a autoridade competente pode estabelecer disposições especiais ou uma redução no número de instalações sanitárias exigidas; e

f) em todas as instalações de higiene pessoal deve haver água doce corrente, quente e fria.

12. Relativamente às disposições sobre a enfermaria, todos os navios que embarquem 15 ou mais marítimos e efectuem viagens com duração superior a três dias devem ser dotados de uma enfermaria distinta, reservada para fins exclusivamente médicos. A autoridade competente pode prever excepções a esta disposição, no que respeita a navios afectos à navegação costeira. Quando da aprovação da enfermaria, a autoridade competente deve assegurar-se de que esta é de fácil acesso em todas as condições meteorológicas e que os seus ocupantes ficam confortavelmente alojados e podem receber assistência rápida e adequada.

13. Devem estar previstas instalações de lavandaria adequadamente localizadas e equipadas.

14. Todos os navios devem dispor de um espaço, ou vários espaços no convés descoberto, ao qual os marítimos possam ter acesso fora das horas de serviço. Este espaço deve ter uma área suficiente, tendo em conta as dimensões do navio e o número de marítimos a bordo.

15. Todos os navios devem dispor de escritórios separados ou de um escritório comum ao navio para o serviço de convés e das máquinas. A autoridade competente pode isentar desta obrigação os navios com uma arqueação bruta inferior a 3.000, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas.

16. Os navios que efectuam regularmente escalas em portos infestados de mosquitos devem estar convenientemente equipados para o efeito, de acordo com as prescrições da autoridade competente.



17. Devem estar à disposição dos marítimos a bordo instalações, comodidades e serviços de lazer adequados às necessidades específicas dos marítimos que têm de viver e trabalhar a bordo dos navios, tendo em conta as disposições da Regra 4.3 e as disposições correspondentes do Código que respeitam à protecção da saúde e da segurança e à prevenção de acidentes.

18. A autoridade competente deve exigir que sejam realizadas inspecções regulares a bordo dos navios pelo comandante ou sob a sua autoridade, de forma a que o alojamento dos marítimos seja mantido em bom estado de conservação e de limpeza e ofereça condições de habitabilidade dignas. Os resultados de cada inspecção devem ser registados por escrito e estar disponíveis para consulta.

19. No caso dos navios onde seja necessário ter em conta, sem que daí resulte discriminação, os interesses dos marítimos com práticas religiosas e sociais diferentes e distintas, a autoridade competente pode, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, autorizar excepções, aplicadas de forma equitativa, às disposições da presente norma, sob condição de que daí não resulte qualquer situação que, no geral, seja menos favorável do que aquela que resultaria da aplicação da referida norma.

20. Todos os Membros podem, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, isentar os navios com uma arqueação bruta inferior a 200, caso seja razoável, tendo em conta a dimensão do navio e o número de pessoas a bordo, das prescrições das seguintes disposições da presente Norma:

- a) parágrafos 7, alínea b), 11, alínea d) e 13; e
- b) parágrafo 9, alíneas f) e h) a l), apenas no que diz respeito à área.

21. Só podem ser admitidas excepções à aplicação da presente Norma nos casos expressamente previstos na mesma norma e apenas em circunstâncias especiais, em que possam ser invocados motivos claramente justificáveis e sem prejuízo da protecção da saúde e da segurança dos marítimos.

#### Princípio orientador B3.1 - Alojamento e lazer

##### ▪ Princípio orientador B3.1.1 - Projecto e construção

1. As anteparas exteriores dos camarotes e refeitórios deveriam assegurar um isolamento adequado. As caixas de protecção das máquinas bem como as anteparas que limitam as cozinhas ou outros locais que produzem calor, deveriam estar devidamente isoladas sempre que este calor possa incomodar nos alojamentos e corredores adjacentes. Deveriam ser também adoptadas medidas para garantir uma protecção contra os efeitos do calor libertado pelos tubos de vapor ou de água quente, ou ambos.

2. Os camarotes, os refeitórios, as salas de convívio e os corredores situados no interior do alojamento da tripulação deveriam ser convenientemente isolados de forma a evitar condensação ou calor excessivo.

3. As superfícies das anteparas e os tectos deveriam ser de material cuja superfície seja de limpeza fácil. Não deveria ser utilizado qualquer tipo de construção susceptível de albergar parasitas.

4. As superfícies das anteparas e os tectos dos camarotes e refeitórios deveriam ser de limpeza fácil e de cor clara, resistente e não tóxica.

5. Os pavimentos em todos os alojamentos dos marítimos deveriam ser de material e construção aprovados e deveriam ser dotados de superfícies antiderrapantes e impermeáveis à humidade, e de fácil limpeza.

6. Se o revestimento dos pavimentos for de material composto, as juntas deveriam ser perfiladas de forma a evitar fendas.

##### ▪ Princípio orientador B3.1.2 - Ventilação

1. O sistema de ventilação dos camarotes e refeitórios deveria ser regulável, de forma a manter o ar em condições satisfatórias e a assegurar uma circulação de ar suficiente em todas as condições meteorológicas e de clima.

2. Os sistemas de ar condicionado, sejam do tipo individual ou central, deveriam ser concebidos de forma a:

- a) manter a atmosfera a uma temperatura e a um grau de humidade relativa satisfatórios em relação às condições atmosféricas exteriores, garantir uma renovação do ar suficiente em todos os locais climatizados, ter em conta as características especiais de operação no mar e não produzir vibrações ou ruídos excessivos;
- b) facilitar a manutenção e a desinfeção para prevenir ou controlar a propagação de doenças.

3. Deveria existir energia necessária para o funcionamento do sistema de ar condicionado e dos outros sistemas de ventilação previstos nos parágrafos anteriores do presente Princípio orientador sempre que os marítimos habitem ou trabalhem a bordo e as circunstâncias o exijam. Contudo, não será necessário utilizar para este fim, uma fonte de energia de emergência.

##### ▪ Princípio orientador B3.1.3 - Aquecimento

1. O sistema de aquecimento do alojamento dos marítimos deveria funcionar sempre que os marítimos habitem ou trabalhem a bordo ou sempre que as circunstâncias o exijam.

2. A bordo de todos os navios em que deve existir um sistema de aquecimento, este deveria funcionar com água quente, ar quente, electricidade, vapor ou outro meio equivalente. Contudo, na zona reservada ao alojamento, não deveria ser utilizado vapor como meio de transmissão do calor. O sistema de aquecimento deveria ter capacidade para manter no alojamento dos marítimos a temperatura a um nível satisfatório em condições normais meteorológicas e de clima que o navio possa encontrar durante a viagem. A autoridade competente deveria prescrever normas adequadas.



3. Os radiadores e outros aparelhos de aquecimento deveriam ser colocados e, se necessário, protegidos de forma a evitar o risco de incêndio e a não constituir fonte de perigo ou de incómodo para os ocupantes dos locais.

▪ Princípio orientador B3.1.4 - Iluminação

1. Em todos os navios, os alojamentos dos marítimos deveriam ser dotados de luz eléctrica. Se não existirem a bordo duas fontes independentes de energia eléctrica, deveria existir uma iluminação adicional de emergência, através de candeeiros ou de aparelhos de iluminação de modelo adequado.

2. Nos camarotes deveria ser colocada uma luz eléctrica de leitura na cabeceira de cada beliche.

3. A autoridade competente deveria estabelecer normas adequadas de iluminação natural e artificial.

▪ Princípio orientador B3.1.5 - Camarotes

1. Os beliches deveriam estar instalados de forma a garantir o maior conforto possível ao marítimo e a um eventual acompanhante.

2. Sempre que seja razoável e exequível, tendo em conta as dimensões do navio, a actividade a que está afecto e a sua configuração, os camarotes deveriam ser concebidos e equipados com uma casa de banho com sanita, para garantir um conforto razoável aos seus ocupantes e facilitar a limpeza.

3. Sempre que possível, os camarotes deveriam estar distribuídos de forma a separar os marítimos que fazem serviços de quartos e a evitar que os marítimos que trabalham de dia partilhem o camarote com aqueles que asseguram os serviços de quartos.

4. Não deveria haver mais de dois membros do pessoal de mestrança por camarote.

5. Deveria considerar-se, sempre que possível, a possibilidade de estender ao segundo oficial de máquinas a disposição referida no parágrafo 9, alínea m) da Norma A3.1.

6. O espaço ocupado por beliches, armários, cómodas e assentos deveria ser incluído no cálculo da área. Deveriam ser excluídos os espaços exíguos ou de forma irregular que não aumentem efectivamente o espaço de circulação disponível, e que não possam ser utilizados para aí colocar móveis.

7. Deveria ser proibida a sobreposição de mais de dois beliches. Quando os beliches estão dispostos ao longo do costado do navio, deveria ser proibido sobrepor-se um beliche a outro quando em cima deste está situada uma vigia.

8. Quando os beliches estão sobrepostos, o beliche inferior não deveria estar colocado a menos de 30 centímetros do chão; o beliche superior deveria estar colocado numa posição intermédia entre o fundo do beliche inferior e a parte inferior das vigas do tecto.

9. A armação de um beliche e os protectores, se existirem, deveriam ser de material aprovado, duro, liso e não susceptível de se corroer ou de albergar parasitas.

10. As armações tubulares eventualmente utilizadas para a construção dos beliches deveriam ser totalmente herméticas e não conter perfurações que possam deixar entrar parasitas.

11. Cada beliche deveria ser dotado de um colchão confortável com sommier ou um colchão-sommier combinado. O colchão e o seu enchimento deveriam ser de material aprovado. Não deveria utilizar-se no enchimento do colchão um material susceptível de albergar parasitas.

12. Quando os beliches forem sobrepostos, deveria fixar-se um fundo impermeável ao pó por baixo do sommier de molas do beliche superior.

13. O mobiliário deveria ser construído em material liso e duro, não susceptível de deformar ou de se corroer.

14. As vigias dos camarotes deveriam ter cortinas ou uma protecção equivalente.

15. Cada camarote deveria ter um espelho, pequenos armários para os artigos de higiene, uma prateleira para livros e um número suficiente de cabides.

▪ Princípio orientador B3.1.6 - Refeitórios

1. Os refeitórios podem ser comuns ou separados. A decisão nesta matéria deveria ser tomada após consulta aos representantes dos marítimos e dos armadores e sem prejuízo da aprovação da autoridade competente. Deveria ter-se em conta factores como as dimensões do navio e as diversas características culturais, religiosas ou sociais dos marítimos.

2. Se tiverem de ser instalados refeitórios distintos para os marítimos, deveriam estar previstos refeitórios distintos para:

- a) o comandante e os oficiais;
- b) o pessoal de mestrança e outros marítimos.

3. A bordo dos navios que não de passageiros, a área dos refeitórios para uso dos marítimos não deveria ser inferior a 1,5 metro quadrado por cada lugar sentado previsto.

4. A bordo de todos os navios, os refeitórios deveriam estar equipados com mesas e assentos adequados, fixos ou amovíveis, em número suficiente para o maior número de marítimos susceptível de utilizá-los ao mesmo tempo.

5. Sempre que os marítimos se encontrem a bordo deveriam poder ser utilizados a qualquer momento:

- a) um frigorífico de fácil acesso e com capacidade suficiente para o número de pessoas que utilizam o ou os refeitórios;
- b) sistemas de distribuição de bebidas quentes;
- c) sistemas de distribuição de água fresca.

6. Sempre que não exista acesso directo dos refeitórios à copa, deveria estar prevista a existência de instalações adequadas de lavagem de utensílios de mesa, bem como de armários suficientes para arrumar estes utensílios.



7. A superfície das mesas e dos assentos deveria ser de um material resistente à humidade.

▪ Princípio orientador B3.1.7 - Instalações sanitárias

1. Os lavatórios e as banheiras deveriam ser de dimensões suficientes e de um material aprovado, de superfície lisa e não susceptível de rachar, lascar ou corroer.

2. Todas as sanitas deveriam ser de modelo aprovado e deveriam estar equipadas com um autoclismo potente, ou outro meio de descarga adequado, tal como um sistema de aspiração, capaz de funcionar a qualquer momento e com comando individual.

3. As instalações sanitárias destinadas a ser utilizadas por várias pessoas deveriam cumprir o seguinte:

- a) os revestimentos do pavimento deveriam ser de material durável aprovado, impermeável à humidade e equipados com um sistema eficaz de escoamento das águas;
- b) as anteparas deveriam ser de aço ou de qualquer outro material aprovado e deveriam ser estanques até, pelo menos, 23 centímetros acima do nível do chão;
- c) os locais deveriam ser suficientemente iluminados, aquecidos e arejados;
- d) os sanitários deveriam estar instalados em local de fácil acesso a partir dos camarotes e dos lavatórios destinados à higiene pessoal, mas deveriam ser separados; não deveriam dar directamente para os camarotes nem para nenhuma passagem que seja o único acesso entre os camarotes e os sanitários; contudo, esta última disposição não deveria aplicar-se a sanitários situados entre dois camarotes cujo número total de ocupantes não ultrapasse quatro; e
- e) sempre que exista mais de um sanitário instalado no mesmo local, estes deveriam estar suficientemente resguardados para assegurar a privacidade.

4. As lavandarias existentes para o uso dos marítimos deveriam incluir:

- a) máquinas de lavar;
- b) máquinas de secar ou locais de secagem convenientemente aquecidos e ventilados;
- c) ferros e tábuas de engomar, ou aparelhos equivalentes.

▪ Princípio orientador B3.1.8 - Enfermaria

1. A enfermaria deveria ser concebida de forma a facilitar as consultas e a administração dos primeiros socorros, bem como a impedir a propagação de doenças infecciosas.

2. A entrada, os beliches, a iluminação, a ventilação, o aquecimento e a instalação de água deveriam ser dispostos de forma a assegurar o conforto e a facilitar o tratamento dos ocupantes.

3. O número de beliches a instalar na enfermaria deveria ser determinado pela autoridade competente.

4. Os ocupantes da enfermaria deveriam dispor, para seu uso exclusivo, de instalações sanitárias que façam parte da própria enfermaria ou estejam situadas muito próximo desta. Estas instalações sanitárias deveriam incluir, no mínimo, uma sanita, um lavatório, uma banheira ou um chuveiro.

▪ Princípio orientador B3.1.9 - Outras instalações

1. Sempre que estejam previstas instalações separadas para o pessoal de máquinas mudar de roupa, estas deveriam estar:

- a) situadas no exterior da sala de máquinas, mas de fácil acesso a partir desta; e
- b) equipadas com armários individuais, bem como com banheiras ou chuveiros, ou ambos, e lavatórios, alimentados com água doce corrente, quente e fria.

▪ Princípio orientador B3.1.10 - Roupa de cama, utensílios de mesa e artigos diversos

1. Todos os Membros deveriam procurar aplicar os seguintes princípios:

- a) o armador deveria fornecer roupa de cama e utensílios de mesa em bom estado de limpeza a todos os marítimos, que os utilizarão a bordo enquanto estiverem ao serviço do navio e que, nas datas fixadas pelo comandante, e quando deixarem de estar ao serviço do navio, deverão devolvê-los;
- b) a roupa de cama deveria ser de boa qualidade. Os pratos, copos e outros utensílios de mesa deveriam ser de um material aprovado e fácil de lavar; e
- c) o armador deveria fornecer toalhas, sabão e papel higiénico a todos os marítimos.

▪ Princípio orientador B3.1.11 - Instalações de lazer e disposições relativas ao correio e às visitas a bordo

1. As instalações e serviços de lazer deveriam ser examinadas com regularidade para assegurar que estão adaptadas às necessidades dos marítimos, tendo em conta a evolução técnica, operacional e de outra índole na indústria do transporte marítimo.

2. As instalações de lazer deveriam estar equipadas com, pelo menos, uma biblioteca e meios necessários para ler e escrever e, se possível, jogos.

3. No planeamento das instalações de lazer, a autoridade competente deveria considerar a possibilidade de instalar uma cantina.

4. Sempre que possível, dever-se-ia também considerar a possibilidade de fornecer gratuitamente aos marítimos:

- a) uma sala de fumo;
- b) ver televisão e ouvir rádio;



1786000 001177

- c) ver filmes, cujo stock deveria ser suficiente para a duração da viagem e, se possível, ser renovado com uma frequência razoável;
- d) artigos de desporto, incluindo aparelhos de exercício físico, jogos de mesa e jogos de convés;
- e) sempre que possível, instalações para a prática da natação;
- f) uma biblioteca com obras de carácter profissional e outras, em quantidade suficiente para a duração da viagem e cujo stock deveria ser renovado com uma frequência razoável;
- g) meios para efectuar trabalhos de artesanato de lazer;
- h) equipamento electrónico como rádios, televisores, gravadores de vídeo, leitores de CD/DVD, computadores pessoais, software e gravadores/leitores de cassetes;
- i) quando adequado, bares para os marítimos, excepto se tal for contrário aos hábitos nacionais, religiosos ou sociais; e
- j) um acesso razoável a comunicações telefónicas navio-terra, bem como a serviços de correio electrónico e Internet, quando possível, a preços razoáveis.

5. Deveriam ser feitos todos os esforços para que o encaminhamento do correio dos marítimos seja efectuado o mais seguro e rapidamente possível. Deveria também evitar-se que os marítimos tenham de pagar custos adicionais caso o correio tiver de ser reenviado por circunstâncias alheias à sua vontade.

6. Deveria considerar-se a possibilidade de adoptar medidas para assegurar que, sem prejuízo da legislação nacional ou internacional aplicável, que sempre que tal seja possível e razoável, os marítimos obtenham rapidamente autorização para receber, a título de visitante, o seu parceiro ou os seus familiares e amigos a bordo, quando o navio se encontrar no porto. Estas medidas deveriam ter em conta os requisitos de segurança.

7. Dever-se-ia considerar a possibilidade de autorizar os marítimos a serem acompanhados pelo seu parceiro, de vez em quando, numa viagem, sempre que seja possível e razoável. Os parceiros deveriam estar protegidos por um seguro adequado contra riscos de acidente e de doença. O armador deveria prestar toda a sua ajuda aos marítimos para contratar tal seguro.

▪ Princípio orientador B3.1.12 - Prevenção de ruído e vibrações

1. As instalações para o alojamento, lazer e serviço de mesa deveriam estar situadas o mais longe possível das máquinas, da casa do leme, dos guinchos do convés, dos sistemas de ventilação, de aquecimento e de ar condicionado, bem como de outras máquinas e aparelhos ruidosos.

2. Deveriam ser utilizados materiais de insonorização, ou outros adequados para absorver o ruído, na construção e acabamento das anteparas, tectos e convés nos espaços

ruidosos, bem como portas automáticas próprias para assegurar um isolamento acústico dos espaços com máquinas.

3. A casa das máquinas e outros espaços com máquinas deveriam estar equipados, sempre que possível, de salas de controlo insonorizadas para o uso do pessoal da casa das máquinas. Os locais de trabalho como a oficina deveriam ser isolados, na medida do possível, para evitar o ruído geral da casa das máquinas e deveriam ser tomadas medidas para reduzir o ruído do funcionamento das máquinas.

4. Os níveis de ruído autorizados nos locais de trabalho e nos espaços habitados deveriam estar conformes com as directivas internacionais da OIT relativas aos níveis de exposição, incluindo os que figuram na recolha de directivas práticas da OIT intitulada Factores ambientais no local de trabalho, 2001, e, quando aplicável, com as normas de protecção específicas recomendadas pela Organização Marítima Internacional, bem como com qualquer texto de emenda ou complementar posterior relativo aos níveis de ruído aceitáveis a bordo dos navios. Deveria existir a bordo, e estar à disposição dos marítimos, um exemplar dos instrumentos aplicáveis em inglês ou na língua de trabalho do navio.

5. O alojamento, os espaços de lazer e o serviço de mesa não deveriam estar expostos a vibrações excessivas.

### Regra 3.2 - Alimentação e serviço de mesa

Objectivo: garantir que os marítimos têm acesso a uma alimentação de boa qualidade incluindo água potável, fornecida em condições de higiene regulamentadas

1. Todos os Membros devem assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira transportem a bordo e forneçam alimentos e água potável de qualidade adequada, cujo valor nutricional e quantidade satisfaçam as necessidades das pessoas a bordo, tendo em conta as suas diferentes origens culturais e religiosas.

2. Os marítimos a bordo de um navio devem ser alimentados gratuitamente até ao final do seu contrato.

3. Os marítimos empregados como cozinheiros de bordo encarregues da preparação das refeições devem possuir a formação e as qualificações exigidas para esta função.

#### Norma A3.2 - Alimentação e serviço de mesa

1. Todos os Membros devem adoptar legislação, ou outras medidas, com vista a garantir normas mínimas no que respeita à quantidade e qualidade da alimentação e da água potável, bem como normas relativas ao serviço de mesa para as refeições servidas aos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira e devem, através de actividades educativas, divulgar as normas mencionadas no presente parágrafo e promover a sua aplicação.

2. Todos os Membros devem assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira observam as seguintes normas mínimas:



1786000 001177

a) um aprovisionamento suficiente de víveres e água potável, de valor nutritivo, qualidade e variedade satisfatórias, tendo em conta o número de marítimos a bordo, a sua religião e hábitos culturais em matéria alimentar, bem como a duração e a natureza da viagem;

b) uma organização e um equipamento do serviço de cozinha e de mesa que permitam fornecer aos marítimos refeições adequadas, variadas e nutritivas, preparadas e servidas em condições de higiene satisfatórias; e

c) pessoal de cozinha e de mesa convenientemente formado ou que tenha recebido a instrução necessária.

3. Os armadores devem assegurar que os marítimos contratados como cozinheiros de bordo sejam formados, qualificados e considerados competentes para a função, de acordo com o estabelecido na legislação do Membro em causa.

4. As prescrições referidas no parágrafo 3 da presente Norma devem incluir a necessidade de concluir um curso de formação aprovado ou reconhecido pela autoridade competente, que compreenda conhecimentos práticos sobre cozinha, higiene pessoal e alimentar, armazenamento de víveres, gestão de abastecimentos e protecção do ambiente e da saúde, e segurança no serviço de cozinha e de mesa.

5. A bordo dos navios que operam com uma lotação fixada inferior a dez pessoas que, devido à dimensão da tripulação ou ao padrão da actividade comercial, podem não ser obrigados pela autoridade competente a ter a bordo um cozinheiro devidamente qualificado, quem quer que prepare os alimentos na cozinha deve ter recebido formação ou instrução em áreas que incluam a higiene alimentar e pessoal, bem como o manuseamento e o armazenamento de alimentos a bordo.

6. Em circunstâncias de extrema necessidade, a autoridade competente pode conceder uma dispensa que autorize um cozinheiro não devidamente qualificado a servir num determinado navio, e por um período limitado, até ao próximo porto de escala conveniente ou por um período não superior a um mês, desde que a pessoa a quem se concede a dispensa tenha recebido uma formação ou uma instrução em áreas que incluam a higiene alimentar e pessoal, bem como o manuseamento e o armazenamento de alimentos a bordo.

7. De acordo com os procedimentos de cumprimento contínuo previstos no Título 5, a autoridade competente deve exigir que sejam realizadas a bordo dos navios inspecções documentais frequentes, pelo comandante ou sob a sua autoridade, relativamente a:

- a) aprovisionamento em víveres e água potável;
- b) todos os locais e equipamentos utilizados para armazenamento e manuseamento de víveres e de água potável; e
- c) cozinha e qualquer outra instalação utilizada para preparar e servir refeições.

8. Nenhum marítimo menor de 18 anos deve ser empregado ou contratado, ou trabalhar como cozinheiro de bordo.

Princípio orientador B3.2 - Alimentação e serviço de mesa

▪ Princípio orientador B3.2.1 - Inspeção, educação, investigação e publicação

1. Em cooperação com outras agências e organizações competentes, a autoridade competente deveria recolher informações actualizadas sobre nutrição e métodos de compra, armazenamento, conservação dos alimentos, bem como da forma de preparar e servir refeições, tendo em conta as especificidades do serviço de mesa a bordo. Estas informações deveriam ser disponibilizadas gratuitamente ou a um custo razoável aos fabricantes e comerciantes especializados no fornecimento de víveres ou de material de cozinha e de mesa para navios, comandantes, empregados de mesa e cozinheiros de bordo, e organizações de armadores e de marítimos interessadas. Para isso, deveriam ser utilizadas formas adequadas de divulgação, como manuais, brochuras, cartazes, gráficos ou anúncios em publicações profissionais.

2. A autoridade competente deveria emitir recomendações com vista a evitar o desperdício de víveres, facilitar a manutenção de um nível adequado de higiene e assegurar uma boa organização do trabalho.

3. A autoridade competente deveria, em cooperação com agências e organizações competentes elaborar material didáctico e difundir informações a bordo relativas a métodos que assegurem uma alimentação e um serviço de mesa satisfatórios.

4. A autoridade competente deveria cooperar estreitamente com as organizações de armadores e de marítimos interessadas e com as autoridades nacionais ou locais que tratem das questões de alimentação e de saúde; poderá, em caso de necessidade, recorrer aos serviços das referidas autoridades.

▪ Princípio orientador B3.2.2 - Cozinheiros de bordo

1. Só deveriam obter certificação como cozinheiro de bordo os marítimos que preenham as seguintes condições:

- a) ter servido no mar durante um período mínimo estabelecido pela autoridade competente e que pode variar em função das qualificações ou das experiências pertinentes dos interessados; e
- b) ter sido aprovado no exame estabelecido pela autoridade competente ou em exame equivalente, na sequência de um curso de formação reconhecido para cozinheiros.

1. O exame estabelecido pode ser organizado e o diploma emitido quer directamente pela autoridade competente quer, sob o controlo desta, por uma escola de hotelaria reconhecida.



1786000 001177

2. A autoridade competente deveria prever o reconhecimento, quando necessário, dos diplomas de aptidão de cozinheiro de bordo emitidos por Membros que tenham ratificado a presente Convenção ou a Convenção (nº 69) relativa ao Diploma de Aptidão Profissional dos Cozinheiros de Bordo, 1946, ou por qualquer outro organismo aprovado.

#### TÍTULO 4

### PROTECÇÃO DA SAÚDE, CUIDADOS MÉDICOS, BEM-ESTAR E PROTECÇÃO EM MATÉRIA DE SEGURANÇA SOCIAL

#### Regra 4.1 - Cuidados médicos a bordo dos navios e em terra

Objectivo: proteger a saúde dos marítimos e garantir-lhes um acesso rápido a cuidados médicos a bordo e em terra

1. Todos os Membros devem assegurar que todos os marítimos que trabalham a bordo de navios que arvoram a sua bandeira estejam abrangidos por medidas adequadas para a protecção da sua saúde e que tenham acesso a cuidados médicos rápidos e adequados durante todo o período de serviço a bordo.

2. A protecção e os cuidados referidos no parágrafo 1 da presente Regra devem, em princípio, ser assegurados gratuitamente aos marítimos.

3. Todos os Membros devem 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.

4. As disposições estabelecidas no Código relativas à protecção da saúde e aos cuidados médicos a bordo incluem normas relativas a medidas com vista a assegurar aos marítimos uma protecção da saúde e cuidados médicos tão idênticos quanto possível aos que, em geral, beneficiam os trabalhadores de terra.

#### Norma A4.1 - Cuidados médicos a bordo dos navios e em terra

1. Para proteger a saúde dos marítimos que trabalham a bordo de um navio que arvora a sua bandeira, e para lhes assegurar cuidados médicos que incluam os cuidados dentários essenciais, todos os Membros devem assegurar que sejam adoptadas medidas que:

- a) garantam a aplicação aos marítimos de todas as disposições gerais relativas à protecção da saúde no trabalho e cuidados médicos relacionados com o seu serviço, bem como todas as disposições especiais específicas do trabalho a bordo de um navio;
- b) garantam aos marítimos uma protecção da saúde e cuidados médicos tão idênticos quanto possível aos que, em geral, beneficiam os trabalhadores de terra, incluindo um acesso rápido aos medicamentos, equipamento médico e serviços de diagnóstico e de tratamento necessários, bem como a informação e conhecimentos médicos;

c) concedam aos marítimos o direito de consultar sem demora um médico ou um dentista qualificado nos portos de escala, sempre que possível;

d) garantam que, de acordo com a legislação e a prática do Membro, os serviços de cuidados médicos e de protecção da saúde sejam prestados sem custos aos marítimos a bordo ou desembarcados num porto estrangeiro; e

e) não se limitem ao tratamento de marítimos doentes ou feridos, mas incluam igualmente medidas de carácter preventivo, nomeadamente a elaboração de programas de promoção da saúde e de educação sanitária.

2. A autoridade competente deve adoptar um modelo-tipo de relatório médico para uso dos comandantes e do pessoal médico competente, em terra e a bordo. Este relatório tem carácter confidencial e serve exclusivamente para facilitar o tratamento dos marítimos.

3. Todos os Membros devem adoptar uma legislação que estabeleça, relativamente aos cuidados médicos e hospitalares a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, prescrições relativas às instalações, equipamento e formação.

4. A legislação nacional deve exigir, no mínimo, o cumprimento das seguintes prescrições:

- a) todos os navios devem dispor de uma farmácia de bordo, material médico e um guia médico, cujas características específicas devem ser estabelecidas pela autoridade competente e inspeccionadas regularmente por esta. As prescrições nacionais devem ter em conta o tipo de navio, o número de pessoas a bordo, a natureza, o destino e a duração das viagens, bem como normas médicas recomendadas no plano nacional e internacional;
- b) todos os navios que transportem 100 pessoas ou mais e efectuem habitualmente viagens internacionais com duração superior a três dias devem dispor de um médico qualificado responsável pelos cuidados médicos. A legislação nacional deve determinar também quais os outros navios que devem dispor de um médico a bordo, tendo em consideração factores como a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de marítimos a bordo;
- c) os navios que não disponham de um médico a bordo, devem contar com, pelo menos, um marítimo responsável pelos cuidados médicos e administração dos medicamentos, no âmbito das suas funções normais, ou um marítimo apto a prestar os primeiros socorros. Os marítimos responsáveis pelos cuidados médicos a bordo e que não sejam médicos devem ter concluído um curso de formação sobre cuidados médicos que cumpra com as disposições da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de

Serviço de Quartos para os Marítimos, emendada (STCW). Os marítimos responsáveis pela prestação de primeiros socorros devem ter concluído um curso de formação sobre primeiros socorros, de acordo com as disposições da STCW. A legislação nacional deve determinar o nível de formação exigido, tendo em conta nomeadamente factores como a duração, a natureza e as condições das viagens e o número de marítimos a bordo; e

- d) a autoridade competente deve assegurar, através de um sistema previamente estabelecido, a possibilidade da realização de consultas médicas por rádio ou satélite, incluindo conselhos de especialistas, 24 horas por dia. Estas consultas médicas, incluindo a transmissão por rádio ou satélite de mensagens médicas entre um navio e as pessoas em terra que dão o aconselhamento, devem ser asseguradas gratuitamente a todos os navios, independentemente da sua bandeira.

Princípio orientador B4.1 - Cuidados médicos a bordo dos navios e em terra

▪ Princípio orientador B4.1.1 - Prestação de cuidados médicos

1. Ao determinar o nível de formação médica necessária a bordo de navios que não são obrigados a dispor de médico a bordo, a autoridade competente deveria exigir que:

- a) os navios que geralmente conseguem obter uma assistência e instalações médicas qualificadas num prazo de oito horas deveriam ser dotados de, pelo menos, um marítimo com formação reconhecida em primeiros socorros, de acordo com o estabelecido pela STCW, que lhe permita tomar imediatamente medidas eficazes em caso de acidente ou de doença susceptível de ocorrer a bordo e fazer uso dos conselhos médicos transmitidos via rádio ou satélite; e
- b) todos os outros navios deveriam dispor de, pelo menos, um marítimo com a formação reconhecida em cuidados médicos exigida pela STCW, incluindo uma formação prática e uma formação em técnicas de socorro, tal como a terapia intravenosa, permitindo aos interessados participar eficazmente em programas coordenados de assistência médica aos navios no mar, e assegurar aos doentes e aos feridos um nível de assistência médica satisfatório durante o período em que tenham de permanecer a bordo.

2. A formação referida no parágrafo 1 do presente Princípio orientador deveria basear-se no conteúdo das edições mais recentes do Guia Médico Internacional para Navios, do Guia de Cuidados Médicos em Caso de Acidente com Mercadorias Perigosas, do Documento-Guia - Guia Internacional de Formação Marítima, e da secção médica do Código Internacional de Sinais, bem como guias nacionais análogos.

3. As pessoas referidas no parágrafo 1 do presente Princípio orientador, e todos os outros marítimos designados pela autoridade competente deveriam efectuar, em intervalos de aproximadamente cinco anos, cursos de aperfeiçoamento que lhes permita manter e aumentar os seus conhecimentos e competências e manter-se actualizados.

4. A farmácia de bordo e o seu conteúdo, bem como o equipamento e guia médicos existentes a bordo deveriam ser adequadamente preservados e inspeccionados em intervalos regulares, não superiores a doze meses, por responsáveis designados pela autoridade competente, que deveriam controlar a rotulagem, os prazos de validade, as condições de conservação e instruções de utilização de todos os medicamentos, bem como assegurar o funcionamento de todos os equipamentos. Na adopção ou revisão do guia médico de bordo em utilização no país, para determinar o conteúdo da farmácia e do material médico de bordo, a autoridade competente deveria ter em consideração as recomendações internacionais neste domínio, incluindo a última edição do Guia Médico Internacional para Navios, bem como outros guias mencionados no parágrafo 2 do presente Princípio orientador.

5. Sempre que uma carga classificada como perigosa não constar da edição mais recente do Guia de Cuidados Médicos de Urgência a Ministar em Caso de Acidente com Mercadorias Perigosas, os marítimos deveriam ser devidamente informados sobre a natureza das substâncias, os riscos envolvidos, o equipamento de protecção pessoal necessário, os procedimentos médicos adequados e os antídotos específicos. Os antídotos específicos e o equipamento de protecção pessoal deveriam estar a bordo durante o transporte de mercadorias perigosas. Esta informação deveria estar integrada nas políticas e programas de segurança e saúde no trabalho descritas na Regra 4.3 e nas correspondentes disposições do Código.

6. Todos os navios deveriam ter a bordo uma lista completa e actualizada das estações de rádio através das quais se podem obter consultas médicas. Se estiverem equipados com um sistema de comunicação por satélite, deveriam ter a bordo uma lista completa das estações costeiras através das quais se podem obter consultas médicas. Os marítimos responsáveis pela prestação de cuidados médicos ou de primeiros socorros a bordo deveriam estar instruídos sobre a utilização do guia médico de bordo e da secção médica da edição mais recente do Código Internacional de Sinais, a fim de poderem compreender o tipo de informação necessária para o médico consultado, bem como os conselhos recebidos.

▪ Princípio orientador B4.1.2 - Modelo de relatório médico

1. O modelo de relatório médico para os marítimos, prescrito na Parte A do presente Código, deveria ser concebido de modo a facilitar o intercâmbio, entre o navio e terra, de informações médicas e informações conexas relacionadas com os marítimos em caso de doença ou acidente.



1786000 001177

▪ Princípio orientador B4.1.3 - Cuidados médicos em terra

1. Os serviços médicos em terra previstos para o tratamento dos marítimos deveriam ser adequados. Os médicos, dentistas e outro pessoal médico deveriam ser devidamente qualificados.

2. Deveriam ser tomadas medidas para que, nos portos, os marítimos possam:

- a) receber um tratamento ambulatorio, em caso de doença ou acidente;
- b) ser hospitalizados, se necessário; e
- c) receber um tratamento dentário, sobretudo em caso de urgência.

3. Deveriam ser tomadas medidas adequadas para facilitar o tratamento dos marítimos doentes. Em especial, os marítimos deveriam ser rapidamente admitidos em clínicas e hospitais em terra, sem dificuldade e distinção de nacionalidade ou credo e, sempre que possível, deveriam ser adoptadas disposições para assegurar, sempre que necessário, a continuidade do tratamento com vista a complementar os serviços médicos disponibilizados.

▪ Princípio orientador B4.1.4 -Assistência médica a outros navios e cooperação internacional

1. Todos os Membros deveriam tomar em devida consideração a sua participação na cooperação internacional em matéria de assistência, programas e investigação nas áreas da protecção da saúde e dos cuidados médicos. Esta cooperação poderia visar:

- a) desenvolver e coordenar os esforços de busca e salvamento e organizar uma assistência médica imediata e evacuação no mar, em caso de doença ou de acidente grave a bordo de um navio, através de sistemas periódicos de informação da posição dos navios, centros de coordenação de operações de salvamento e serviços de transporte de emergência em helicóptero, nos termos da Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo, 1979, revista, e do Manual Internacional de Busca e Salvamento Aeronáutico e Marítimo (IAMSAR);
- b) utilizar da melhor maneira todos os navios que tenham a bordo um médico, bem como os navios reposicionados no mar que possam prestar serviços hospitalares e meios de salvamento;
- c) elaborar e manter actualizada uma lista internacional de médicos e de instalações médicas disponíveis em todo o mundo que assegurem cuidados médicos de urgência aos marítimos;
- d) desembarcar os marítimos em terra, com vista a um tratamento de urgência;
- e) repatriar os marítimos hospitalizados no estrangeiro o mais rápido possível, conforme indicação médica dos médicos que acompanhem o caso, tendo em consideração a vontade e as necessidades do marítimo;

f) prestar uma assistência pessoal aos marítimos durante o repatriamento, conforme indicação médica dos médicos que acompanhem o caso, tendo em consideração a vontade e as necessidades do marítimo;

g) procurar criar centros de saúde para os marítimos, com a responsabilidade de:

- i) conduzir investigações sobre o estado de saúde, o tratamento médico e os cuidados de saúde preventivos dos marítimos; e
- ii) formar o pessoal médico e o pessoal de saúde em medicina marítima;

h) coligir e analisar as estatísticas relativas a acidentes de trabalho, doenças profissionais e mortes de marítimos, integrando-as e harmonizando-as no sistema nacional de estatística existente relativo a acidentes de trabalho e doenças profissionais que abranjam outras categorias de trabalhadores;

i) organizar intercâmbios internacionais de informação técnica, material pedagógico e pessoal docente, bem como cursos de formação, seminários e grupos de trabalho internacionais;

j) assegurar a todos os marítimos serviços de saúde e serviços médicos, curativos e preventivos em porto ou colocar à sua disposição serviços médicos gerais, de saúde e de reabilitação; e

k) adoptar as disposições necessárias para o repatriamento, logo que possível, do corpo ou das cinzas de marítimos falecidos, de acordo com a vontade dos seus familiares mais próximos.

2. A cooperação internacional no domínio da protecção da saúde e cuidados médicos dos marítimos deveria basear-se em acordos bilaterais ou multilaterais ou em consultas entre Membros.

▪ Princípio orientador B4.1.5 - Pessoas a cargo dos marítimos

1. Todos os Membros deveriam adoptar medidas adequadas para assegurar às pessoas a cargo dos marítimos, com domicílio no seu território, cuidados médicos adequados e suficientes, na ausência de um serviço de assistência médica aberto aos trabalhadores em geral e às pessoas a seu cargo, e informar o Secretariado Internacional do Trabalho sobre as medidas tomadas para esse efeito.

**Regra 4.2 - Responsabilidade dos armadores**

Objectivo: garantir a protecção dos marítimos contra as consequências financeiras de uma doença, acidente ou morte relacionados com o seu emprego

1. Todos os Membros devem assegurar a aplicação, a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, das medidas tomadas em conformidade com o Código, de modo a garantir aos marítimos que trabalham a bordo destes navios que tenham direito a uma assistência e a um apoio

material da parte do armador para fazer face às consequências financeiras de doenças, acidentes ou mortes ocorridos durante o serviço no quadro de um contrato de trabalho marítimo ou resultantes do seu emprego no quadro desse contrato.

2. A presente Regra aplica-se sem prejuízo de outros meios legais de que o marítimo possa dispor.

#### Norma A4.2 - Responsabilidade dos armadores

1. Todos os Membros devem adoptar legislação que disponha que os armadores dos navios que arvoram a sua bandeira são responsáveis pela protecção da saúde e cuidados médicos de todos os marítimos que trabalham a bordo destes navios, de acordo com as seguintes normas mínimas:

- a) os armadores devem suportar os custos, relativamente aos marítimos que trabalham a bordo dos seus navios, de qualquer doença ou acidente ocorridos entre a data de início do serviço e a data em que se considere que o marítimo foi devidamente repatriado, ou resultante do seu trabalho entre estas duas datas;
- b) os armadores devem assegurar uma cobertura financeira para garantir uma indemnização em caso de morte ou de incapacidade de longa duração dos marítimos, resultante de acidente de trabalho, doença profissional ou risco profissional, nos termos da legislação nacional, do contrato de trabalho marítimo ou convenção colectiva;
- c) os armadores devem suportar as despesas médicas, incluindo o tratamento médico e o fornecimento de medicamentos e outros meios terapêuticos, bem como a alimentação e o alojamento do marítimo doente ou ferido fora do seu domicílio até à cura ou até à constatação do carácter permanente da doença ou da incapacidade; e
- d) os armadores devem suportar as despesas de funeral, se a morte ocorrer a bordo ou em terra durante o período do contrato.

2. A legislação nacional pode limitar a responsabilidade do armador, relativamente ao pagamento de despesas médicas, de alimentação ou de alojamento, a um período nunca inferior a 16 semanas a partir do dia do acidente ou do início da doença.

3. Quando da doença ou do acidente resultar uma incapacidade para o trabalho, o armador deve pagar:

- a) a totalidade do salário enquanto o marítimo doente ou ferido permanecer a bordo ou até que seja repatriado, de acordo com a presente Convenção; e
- b) a totalidade ou uma parte do salário, segundo o previsto na legislação nacional ou nas convenções colectivas, a partir do repatriamento ou do desembarque do marítimo até à sua

cura ou conforme o que ocorrer primeiro, até que este tenha direito a um subsídio pecuniário nos termos da legislação do Membro em questão.

4. A legislação nacional pode limitar a responsabilidade de o armador pagar a um marítimo desembarcado a totalidade ou parte do seu salário a um período nunca inferior a 16 semanas a partir do dia do acidente ou do início da doença.

5. A legislação nacional pode excluir o armador de qualquer responsabilidade relativamente a:

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

6. A legislação nacional pode excluir o armador da responsabilidade de pagar as despesas médicas, de alojamento e alimentação, bem como de funeral, na medida em que tal responsabilidade seja assumida pelas autoridades públicas.

7. O armador, ou os seus representantes, devem tomar medidas para salvaguardar os bens deixados a bordo pelos marítimos doentes, feridos ou mortos, e para os fazer chegar aos próprios ou aos familiares mais próximos.

#### Princípio orientador B4.2 - Responsabilidade do armador

1. O pagamento da totalidade do salário, previsto no parágrafo 3, alínea a) da Norma A4.2, pode excluir as bonificações.

2. A legislação nacional poderá prever que o armador deixe de ser responsável pelas despesas relacionadas com um marítimo doente ou ferido, a partir do momento em que este possa beneficiar do subsídio de doença no quadro de um regime de seguro de doença ou de seguro obrigatório contra acidentes, ou de uma indemnização por acidentes de trabalho.

3. A legislação nacional pode prever o reembolso, por parte de uma instituição de seguros, das despesas de funeral suportadas pelo armador, se o sistema de segurança social ou de indemnização incluir um subsídio pela morte do marítimo.

#### Regra 4.3 - Protecção da saúde e da segurança e prevenção de acidentes

Objectivo: garantir que o ambiente de trabalho dos marítimos a bordo dos navios contribui para a sua saúde e segurança no trabalho

1. Todos os Membros devem assegurar que os marítimos que trabalham a bordo de navios que arvoram a sua bandeira beneficiem de um sistema de protecção da saúde no trabalho e que vivam, trabalhem e se formem a bordo dos navios num ambiente seguro e são.



2. Todos os Membros devem, após consulta às organizações representativas de armadores e de marítimos, e tendo em conta os códigos, directivas e normas aplicáveis recomendadas pelas organizações internacionais, as administrações nacionais e os organismos do sector marítimo, elaborar e promulgar directivas nacionais relativas à gestão da segurança e da saúde no trabalho a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira.

3. Todos os Membros devem adoptar legislação e outras medidas relativas às questões especificadas no Código, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis, e estabelecer as normas relativas à protecção da segurança e da saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira.

#### Norma A4.3 - Protecção da saúde e da segurança e prevenção de acidentes

1. A legislação e as outras medidas a adoptar, de acordo com o parágrafo 3 da Regra 4.3, devem incluir os seguintes aspectos:

- a) a adopção e a aplicação efectivas, bem como a promoção de políticas e programas de segurança e saúde no trabalho a bordo dos navios que arvoram a bandeira do Membro, incluindo a avaliação dos riscos, a formação e a instrução dos marítimos;
- b) as precauções razoáveis para prevenir os acidentes de trabalho, as lesões e doenças profissionais a bordo dos navios, incluindo medidas para a redução e prevenção dos riscos de exposição a níveis nocivos de factores ambientais e de produtos químicos, bem como os riscos de lesão ou de doença que possam resultar da utilização do equipamento e das máquinas a bordo dos navios;
- c) programas a bordo para a prevenção dos acidentes de trabalho, das lesões e doenças profissionais, bem como uma melhoria contínua da protecção da segurança e da saúde no trabalho, com a participação dos representantes dos marítimos e de quaisquer outras pessoas interessadas na sua aplicação, tendo em conta medidas de prevenção, incluindo o controlo de engenharia e de projecto, a substituição de processos e procedimentos para tarefas colectivas e individuais, e a utilização de equipamento de protecção pessoal; e
- d) prescrições relativas à inspecção, à notificação e à correcção de situações perigosas, bem como à investigação e ao inquérito sobre os acidentes de trabalho ocorridos a bordo e à sua notificação.

2. As disposições previstas no parágrafo 1 da presente Norma devem:

- a) ter em conta instrumentos internacionais aplicáveis relativos à protecção da segurança e da saúde no trabalho em geral, bem como aos riscos específicos, e tratar de todos os as-

pectos da prevenção dos acidentes de trabalho, lesões e doenças profissionais susceptíveis de aplicação ao trabalho dos marítimos, em especial daqueles específicos à profissão de marítimo;

- b) especificar claramente a obrigação de os armadores, os marítimos e outras pessoas interessadas cumprirem as normas aplicáveis bem como as políticas e programas aplicáveis ao navio em matéria de segurança e saúde no trabalho, devendo ser concedida uma atenção especial à saúde e à segurança dos marítimos menores de 18 anos;
- c) especificar as funções do comandante ou da pessoa por ele designada, ou de ambos, para assumir a responsabilidade específica da aplicação e do cumprimento da política e do programa do navio em matéria de segurança e saúde no trabalho;
- d) especificar a autoridade de que são investidos os marítimos do navio que tenham sido nomeados ou eleitos enquanto delegados para a segurança, para participarem nas reuniões da comissão de segurança do navio. Tal comissão deve ser criada a bordo de embarcações onde se encontrem cinco ou mais marítimos.

3. A legislação e as outras medidas referidas no parágrafo 3 da Regra 4.3 devem ser regularmente examinadas em consulta com os representantes das organizações de armadores e de marítimos e, se necessário, revistas tendo em conta a evolução da tecnologia e da investigação, a fim de facilitar uma melhoria contínua das políticas e programas em matéria de segurança e saúde no trabalho e de assegurar um ambiente de trabalho isento de perigo aos marítimos empregados a bordo dos navios que arvoram a bandeira do Membro.

4. O cumprimento das prescrições dos instrumentos internacionais aplicáveis relativos aos níveis aceitáveis de exposição a riscos profissionais a bordo dos navios e à elaboração e aplicação de políticas e programas dos navios em matéria de segurança e saúde no trabalho é considerado equivalente ao cumprimento das prescrições da presente Convenção.

5. A autoridade competente deve assegurar que:

- a) os acidentes de trabalho e as lesões e doenças profissionais são devidamente notificados, tendo em conta as orientações fornecidas pela Organização Internacional do Trabalho a respeito da notificação e do registo dos acidentes de trabalho e das doenças profissionais;
- b) são coligidas estatísticas completas sobre estes acidentes e doenças, analisadas e publicadas e, se necessário, seguidas de investigação sobre as tendências gerais e os riscos identificados; e
- c) os acidentes de trabalho são objecto de inquérito.



6. As notificações e inquéritos relativos às questões de segurança e saúde no trabalho devem ser efectuados de forma a garantir a protecção dos dados pessoais dos marítimos e devem ter em conta as orientações fornecidas pela Organização Internacional do Trabalho a esse respeito.

7. A autoridade competente deve cooperar com as organizações de armadores e de marítimos no sentido de tomar medidas para informar todos os marítimos sobre os riscos específicos identificados a bordo dos navios nos quais trabalham através de, por exemplo, afixação de notas oficiais com instruções a esse respeito.

8. A autoridade competente deve exigir aos armadores, quando estes efectuarem avaliação de risco no quadro da gestão da segurança e da saúde no trabalho, que se refiram às informações estatísticas adequadas provenientes dos seus navios e às estatísticas gerais fornecidas pela autoridade competente.

Princípio orientador B4.3 - Protecção da saúde e da segurança e prevenção dos acidentes

▪ Princípio orientador B4.3.1 - Disposições relativas aos acidentes de trabalho, às lesões e doenças profissionais

1. As disposições referidas na Norma A4.3 deveriam ter em conta a Recolha de directivas práticas do BIT intitulada Prevenção dos Acidentes de Trabalho a bordo dos Navios no Mar e nos Portos, 1996, e versões posteriores, bem como outras normas e directivas conexas da Organização Internacional do Trabalho, e ainda outras normas, directivas e recolhas de directivas práticas internacionais relativas à protecção da segurança e da saúde no trabalho, incluindo os níveis de exposição neles identificados.

2. A autoridade competente deveria assegurar que os princípios orientadores nacionais relativos à gestão da segurança e da saúde no trabalho incidam especialmente sobre os seguintes pontos:

- a) disposições gerais e disposições de base;
- b) características estruturais do navio, incluindo os meios de acesso e os riscos associados ao amianto;
- c) máquinas;
- d) efeitos das temperaturas extremamente baixas ou extremamente elevadas de quaisquer superfícies com as quais os marítimos possam estar em contacto;
- e) efeitos do ruído no local de trabalho e nos alojamentos a bordo;
- f) efeitos das vibrações no local de trabalho e nos alojamentos a bordo;
- g) efeitos de outros factores ambientais, além dos mencionados nas alíneas e) e f) no local de trabalho e nos alojamentos a bordo, incluindo o fumo do tabaco;
- h) medidas especiais de segurança no convés e por baixo deste;

- i) equipamento de carga e descarga;
- j) prevenção e extinção de incêndios;
- k) âncoras, correntes e cabos;
- l) cargas perigosas e lastro;
- m) equipamento de protecção pessoal dos marítimos;
- n) trabalho em espaços confinados;
- o) efeitos físicos e mentais da fadiga;
- p) efeitos da dependência de drogas e do álcool;
- q) protecção e prevenção relativas ao VIH/SIDA; e
- r) resposta a emergências e a acidentes.

3. A avaliação dos riscos e a redução da exposição a que se refere o parágrafo 2 do presente Princípio orientador deveriam ter em conta os efeitos físicos, incluindo os resultantes das operações de carga, do ruído e das vibrações, os efeitos químicos e biológicos e os efeitos mentais sobre a saúde no trabalho, os efeitos da fadiga sobre a saúde física e mental e os acidentes de trabalho. As medidas necessárias deveriam ter em devida conta o princípio de prevenção segundo o qual, entre outros, a prevenção antecipada dos riscos, a adaptação das tarefas ao indivíduo, especialmente no que respeita à concepção dos locais de trabalho, e a substituição do que é perigoso por elementos não perigosos ou menos perigosos, devem prevalecer sobre a utilização de equipamento de protecção pessoal para os marítimos.

4. Além disso, a autoridade competente deveria assegurar que sejam tidas em conta as consequências para a saúde e a segurança, nomeadamente:

- a) na resposta a emergências e acidentes;
- b) nos efeitos da dependência de drogas e do álcool;
- e c) na protecção e prevenção relativas ao VIH/SIDA.

▪ Princípio orientador B4.3.2 - Exposição ao ruído

1. A autoridade competente, juntamente com os órgãos internacionais competentes e os representantes das organizações de armadores e de marítimos interessadas, deveria examinar de forma contínua a questão do ruído a bordo dos navios, no sentido de melhorar a protecção dos marítimos, na medida do possível, contra os efeitos nocivos da exposição ao ruído.

2. O exame referido no parágrafo 1 do presente Princípio orientador deveria ter em conta os efeitos nocivos da exposição ao excesso de ruído na audição, na saúde e no conforto dos marítimos, bem como as medidas a prescrever ou a recomendar para reduzir o ruído a bordo dos navios, de modo a proteger os marítimos. As medidas a considerar deveriam incluir as seguintes:

- a) informar os marítimos sobre os perigos para a audição e para a saúde de uma exposição prolongada a níveis de ruído elevados, e ensiná-los a utilizar o material de protecção contra o ruído;



b) fornecer aos marítimos, sempre que necessário, um equipamento de protecção auditiva aprovado; e

c) avaliar os riscos e reduzir a exposição ao ruído em todos os alojamentos e instalações de lazer e serviço de mesa, bem como na casa das máquinas e outros locais de máquinas.

▪ Princípio orientador B4.3.3 - Exposição às vibrações

1. A autoridade competente, juntamente com organismos internacionais competentes e os representantes das organizações de armadores e de marítimos interessadas, e tendo em conta, quando necessário, as normas internacionais pertinentes, deveria examinar continuamente a questão das vibrações a bordo dos navios, no sentido de melhorar a protecção dos marítimos, na medida do possível, contra os efeitos nocivos das vibrações.

2. O exame mencionado no parágrafo 1 do presente Princípio orientador deveria incluir os efeitos da exposição ao excesso de vibrações para a saúde e o conforto dos marítimos, bem como as medidas a estabelecer ou a recomendar para reduzir as vibrações a bordo dos navios, com vista a proteger os marítimos. As medidas a considerar deveriam incluir as seguintes:

a) informar os marítimos dos perigos para a saúde de uma exposição prolongada às vibrações;

b) fornecer aos marítimos, sempre que necessário, um equipamento de protecção pessoal aprovado; e

c) avaliar os riscos e reduzir a exposição às vibrações em todas as instalações de alojamento, lazer e serviço de mesa, adoptando medidas em conformidade com as orientações fornecidas pela Recolha de directivas práticas da BIT intitulada Factores ambientais no local de trabalho, 2001, e posteriores revisões, tendo em conta as diferenças existentes entre a exposição nestas instalações e nos locais de trabalho.

▪ Princípio orientador B4.3.4 - Obrigações dos armadores

1. Toda a obrigação do armador de fornecer equipamento de protecção ou outros dispositivos de prevenção de acidentes deveria, em geral, ser acompanhada de disposições segundo as quais os marítimos ficam obrigados a utilizar e a cumprir as medidas pertinentes em matéria de prevenção de acidentes e de protecção da saúde.

2. Deveriam também ser tidos em consideração os artigos 7 e 11 da Convenção (n.º 119) relativa à Protecção das Máquinas, 1963, e as disposições correspondentes da Recomendação (n.º 118) relativa à Protecção das Máquinas, 1963, nos termos dos quais, por um lado, incumbe ao empregador providenciar para que as máquinas estejam munidas de dispositivos de protecção adequados e para que nenhuma máquina seja utilizada sem estes dispositivos, e incumbe, por outro lado, ao trabalhador não utilizar uma máquina se os dispositivos de protecção de que esta dispõe não estiverem colocados no seu lugar e não danificar os referidos dispositivos.

▪ Princípio orientador B4.3.5 – Notificação dos acidentes de trabalho e compilação de estatísticas

1. Todos os acidentes de trabalho e doenças profissionais deveriam ser notificados para ser objecto de inquéritos e para que estatísticas detalhadas sejam efectuadas, analisadas e publicadas, tendo em conta a protecção dos dados pessoais dos marítimos em causa. Os relatórios não deveriam limitar-se aos casos de acidentes e de doenças mortais, nem aos acidentes que envolvam o navio.

2. As estatísticas mencionadas no parágrafo 1 do presente Princípio orientador deveriam incidir sobre o número, a natureza, as causas e as consequências dos acidentes, das lesões e das doenças profissionais e especificar, se for o caso, em que serviço do navio ocorreu o acidente, o tipo de acidente e se este ocorreu no mar ou num porto.

3. Todos os Membros deveriam ter em devida consideração todo o sistema ou modelo internacional de registo de acidentes de marítimos eventualmente estabelecido pela Organização Internacional do Trabalho.

▪ Princípio orientador B4.3.6 - Inquéritos

1. A autoridade competente deveria abrir um inquérito sobre as causas e as circunstâncias de todos os acidentes de trabalho e de todas as lesões e doenças profissionais que envolvam a perda de vidas humanas ou graves danos corporais, bem como sobre todos os outros casos especificados pela legislação nacional.

2. Deveria considerar-se a inclusão dos seguintes pontos como objecto de inquérito:

a) o ambiente de trabalho, por exemplo as superfícies de trabalho, a disposição das máquinas, os meios de acesso, a iluminação e os métodos de trabalho;

b) a incidência, por grupo etário, dos acidentes de trabalho, lesões e doenças profissionais;

c) os problemas fisiológicos ou psicológicos especiais decorrentes da permanência a bordo;

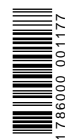
d) os problemas resultantes do stress físico a bordo dos navios, em especial quando consequência do aumento do volume de trabalho;

e) os problemas e efeitos resultantes da evolução técnica e a sua influência na composição da tripulação; e

f) problemas resultantes de falha humana.

▪ Princípio orientador B4.3.7 - Programas nacionais de protecção e de prevenção

1. Para dispor de uma base fiável para a adopção de medidas com vista a promover a protecção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção dos acidentes de trabalho, lesões e doenças profissionais resultantes dos riscos inerentes ao trabalho marítimo, deveriam ser efectuados estudos sobre as tendências gerais e sobre os riscos revelados pelas estatísticas.



1786000 001177

2. A aplicação dos programas de protecção e de prevenção para a promoção da segurança e da saúde no trabalho deveria ser organizada de forma a que a autoridade competente, os armadores e os marítimos ou os seus representantes e os outros organismos interessados possam desempenhar um papel activo, inclusive através da organização de sessões de informação e da adopção de directivas sobre os níveis máximos de exposição a factores ambientais potencialmente nocivos e a outros riscos ou resultados de uma avaliação sistemática dos riscos. Deveriam ser criadas, especialmente, comissões mistas, nacionais ou locais, responsáveis pela prevenção e protecção da segurança e da saúde no trabalho ou grupos de trabalho “ad hoc” e comissões a bordo, nas quais estariam representadas as organizações de armadores e de marítimos interessadas.

3. Quando estas actividades tiverem lugar ao nível da companhia, deveria ser considerada a representação dos marítimos em todas as comissões de segurança a bordo dos navios do armador em questão.

▪ Princípio orientador B4.3.8 - Conteúdo dos programas de protecção e prevenção

1. Deveria considerar-se a inclusão das seguintes funções entre as funções atribuídas às comissões e outros organismos mencionados no parágrafo 2 do Princípio orientador B4.3.7:

- a) a elaboração de directivas e de políticas nacionais relativas aos sistemas de gestão da segurança e da saúde no trabalho e de disposições, regras e manuais relativos à prevenção dos acidentes;
- b) a organização de formação e programas relativos à protecção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes;
- c) a organização de publicidade em matéria de protecção da segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes, nomeadamente através de filmes, cartazes, avisos e brochuras; e
- d) a distribuição de documentação e a difusão de informações relativas à protecção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes, de forma a que cheguem aos marítimos a bordo dos navios.

2. As disposições ou recomendações relevantes adoptadas pelas autoridades, organismos nacionais ou organizações internacionais interessadas deveriam ser consideradas na preparação dos textos relativos às medidas de protecção em matéria de segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes ou das práticas recomendadas.

3. Na elaboração dos programas de protecção em matéria de segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes, todos os Membros deveriam ter em devida consideração todas as Recolhas de directivas práticas relativas à segurança e saúde dos marítimos eventualmente publicadas pela Organização Internacional do Trabalho.

▪ Princípio orientador B4.3.9 - Formação relativa à protecção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes de trabalho

1. Os programas de formação a que se refere o parágrafo 1, alínea a) da Norma A4.3 deveriam ser periodicamente revistos e actualizados para acompanhar a evolução dos tipos de navio e das suas dimensões, bem como alterações no equipamento utilizado, na organização das tripulações, nas nacionalidades, idiomas e métodos de trabalho a bordo.

2. A publicidade relativa à protecção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção de acidentes deveria ser permanente. Tal publicidade poderia revestir as seguintes formas:

- a) material educativo audiovisual, tal como filmes, para utilizar nos centros de formação profissional de marítimos e, se possível, apresentado a bordo dos navios;
- b) cartazes afixados a bordo dos navios;
- c) inclusão, em publicações periódicas lidas pelos marítimos, de artigos sobre os riscos do trabalho marítimo e sobre as medidas de protecção em matéria de segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes; e
- d) campanhas especiais utilizando diversos meios de informação para instruir os marítimos, incluindo campanhas sobre métodos seguros de trabalho.

3. A publicidade mencionada no parágrafo 2 do presente Princípio orientador deveria ter em consideração as diferentes nacionalidades, idiomas e culturas dos marítimos a bordo.

▪ Princípio orientador B4.3.10 - Educação dos jovens marítimos em matéria de segurança e saúde

1. Os regulamentos sobre a segurança e a saúde deveriam referir-se às disposições gerais relativas aos exames médicos, antes e durante a prestação de trabalho, bem como à prevenção dos acidentes e à protecção da saúde no trabalho, aplicáveis às actividades dos marítimos. Estes regulamentos deveriam ainda especificar as medidas adequadas para reduzir ao mínimo os riscos profissionais a que estão expostos os jovens marítimos no exercício das suas funções.

2. Os regulamentos deveriam estabelecer restrições que impeçam que os jovens marítimos cujas aptidões não são plenamente reconhecidas pela autoridade competente, executem, sem supervisão nem instrução adequadas, determinados tipos de trabalhos que impliquem um risco especial de acidente ou consequências prejudiciais para a saúde ou desenvolvimento físico, ou que exijam um grau particular de maturidade, experiência ou aptidão. Para determinar os tipos de trabalho a restringir pelos regulamentos, a autoridade competente poderia ter em consideração, em especial, tarefas que incluam:



- a) elevação, deslocação ou transporte de cargas ou objectos pesados;
- b) trabalho em caldeiras, tanques e coferdames;
- c) exposição a ruídos ou vibrações que atinjam níveis nocivos;
- d) condução de máquinas de elevação e de outras máquinas ou ferramentas mecânicas, ou comunicação por sinais com os operadores desse equipamento;
- e) manobras de amarração, de reboque ou de fundear;
- f) aparelho de carga; g) trabalhos no topo dos mastros ou no convés, com mau tempo;
- h) quartos nocturnos;
- i) manutenção de equipamento eléctrico;
- j) exposição a materiais potencialmente perigosos ou a agentes físicos nocivos, tais como substâncias perigosas ou tóxicas, e a radiações ionizantes;
- k) limpeza de aparelhos de cozinha; e
- l) manobra ou responsabilidade pelas lanchas.

3. A autoridade competente, ou outro organismo adequado, deveria adoptar medidas para chamar a atenção dos jovens marítimos para a informação relativa à prevenção de acidentes e à protecção da saúde a bordo dos navios. Tais medidas poderiam incluir cursos e campanhas de informação oficiais de prevenção dos acidentes dirigidos aos jovens, bem como instrução e supervisão profissionais dos jovens marítimos.

4. O ensino e a formação dos jovens marítimos, tanto em terra como a bordo, deveriam prever orientações sobre os perigos, para a saúde e o bem-estar, do abuso do álcool, de drogas e outras substâncias potencialmente nocivas, bem como sobre os riscos e problemas associados ao VIH/SIDA e sobre as outras actividades perigosas para a saúde.

▪ Princípio orientador B4.3.11 - Cooperação internacional

1. Os Membros, com a assistência de organizações intergovernamentais e outras organizações internacionais, se necessário, deveriam esforçar-se conjuntamente para conseguir a maior uniformidade possível das acções para a protecção da segurança e da saúde no trabalho e a prevenção dos acidentes.

2. Ao elaborar programas de promoção da protecção em matéria de segurança e saúde no trabalho e da prevenção dos acidentes de trabalho, nos termos da Norma A4.3, todos os Membros deveriam ter em devida consideração as Recolhas de directivas práticas publicadas pela Organização Internacional do Trabalho, bem como as normas adequadas das organizações internacionais.

3. Os Membros deveriam ter em consideração a necessidade de uma cooperação internacional para a promoção contínua de actividades relacionadas com a protecção

em matéria de segurança e saúde no trabalho e a prevenção dos acidentes de trabalho. Esta cooperação poderá assumir as seguintes formas:

- a) acordos bilaterais ou multilaterais para a uniformização das normas e disposições de protecção em matéria de segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes;
- b) troca de informação sobre os riscos especiais a que estão sujeitos os marítimos e sobre os meios de promoção da segurança e saúde no trabalho e de prevenção dos acidentes;
- c) assistência em matéria de ensaios de equipamento e inspecção, em conformidade com as disposições nacionais do Estado de bandeira;
- d) colaboração na preparação e divulgação das disposições, regras ou manuais relativos à protecção em matéria de segurança e saúde no trabalho e à prevenção dos acidentes;
- e) colaboração na produção e utilização do material de formação; e
- f) instalações conjuntas ou assistência mútua, para a formação dos marítimos no domínio da protecção em matéria de segurança e saúde no trabalho, da prevenção dos acidentes e métodos de segurança no trabalho.

**Regra 4.4 - Acesso a instalações de bem-estar em terra**

Objectivo: garantir aos marítimos que trabalham a bordo de um navio, o acesso a instalações e serviços em terra que protejam a sua saúde e bem-estar

1. Todos os Membros devem assegurar que as instalações de bem-estar em terra, quando existam, sejam de fácil acesso. Devem também promover a criação de instalações de bem-estar, como as enunciadas no Código, em determinados portos, para assegurar aos marítimos dos navios que se encontram nesses portos o acesso a instalações e serviços de bem-estar adequados.

2. As responsabilidades dos Membros relativas a instalações em terra tais como as instalações e serviços de bem-estar, culturais, de lazer e informativos, encontram-se enunciadas no Código.

**Norma A4.4 - Acesso a instalações de bem-estar em terra**

1. Todos os Membros devem exigir que as instalações de bem-estar existentes no seu território possam ser utilizadas por todos os marítimos, sem discriminação de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social, e independentemente do Estado de bandeira do navio a bordo do qual estejam empregados, contratados ou trabalhem.

2. Todos os Membros devem promover a criação de instalações de bem-estar em portos adequados do país e determinar, após consulta às organizações de armadores e de marítimos interessadas, quais os portos considerados adequados.

3. Todos os Membros devem incentivar a criação de comissões de bem-estar responsáveis pela verificação regular das instalações e serviços de bem-estar para assegurar se estão adaptadas às alterações das necessidades dos marítimos resultantes da evolução técnica, operacional ou de qualquer outra inovação no sector dos transportes marítimos.

Princípio orientador B4.4 - Acesso a instalações de bem-estar em terra

▪ Princípio orientador B4.4.1 - Responsabilidades dos Membros

1. Todos os Membros deveriam:

- a) tomar medidas para que sejam disponibilizados aos marítimos instalações e serviços de bem-estar adequados em portos de escala determinados e para que lhes seja assegurada uma protecção adequada no exercício da sua profissão; e
- b) ter em conta, na aplicação destas medidas, as necessidades especiais dos marítimos em matéria de segurança, saúde e lazer, sobretudo no estrangeiro e à sua chegada a zonas de guerra.

1. As disposições adoptadas para a supervisão das instalações e serviços de bem-estar deveriam incluir a participação das organizações representativas de armadores e de marítimos interessadas.

2. Todos os Membros deveriam tomar medidas destinadas a acelerar a livre circulação entre os navios, as organizações centrais de aprovisionamento e as instituições de bem-estar, de todo o material necessário, como filmes, livros, jornais e equipamento desportivo para utilização por parte dos marítimos, quer a bordo do seu navio quer nos centros de bem-estar em terra.

3. Os Membros deveriam cooperar entre si na promoção do bem-estar dos marítimos, no mar e nos portos. Esta cooperação deveria incluir as seguintes medidas:

- a) consultas entre autoridades competentes para a criação ou melhoramento de instalações e serviços de bem-estar para os marítimos, nos portos e a bordo dos navios;
- b) acordos para unir recursos e para o fornecimento conjunto de instalações de bem-estar nos grandes portos, de forma a evitar a duplicação desnecessária de esforços;
- c) organização de competições desportivas internacionais e incentivo à participação dos marítimos em actividades desportivas; e
- d) organização de seminários internacionais sobre a questão do bem-estar dos marítimos, no mar e nos portos.

▪ Princípio orientador B4.4.2 - Instalações e serviços de bem-estar nos portos

1. Todos os Membros deveriam proporcionar ou assegurar que sejam proporcionadas instalações e serviços de bem-estar necessários em portos adequados do país.

2. As instalações e serviços de bem-estar deveriam ser fornecidos, de acordo com as condições e a prática nacional, por uma ou várias das seguintes instituições:

- a) autoridades públicas;
- b) organizações de armadores e de marítimos interessadas, por força de convenções colectivas ou de outras disposições acordadas; e
- c) organizações voluntárias.

3. Deveriam ser criadas ou desenvolvidas nos portos as instalações necessárias de bem-estar e de lazer. Estas deveriam incluir:

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

4. Estas instalações podem ser fornecidas colocando à disposição dos marítimos, conforme as suas necessidades, as instalações destinadas a uma utilização mais geral.

5. Quando um número elevado de marítimos de diferentes nacionalidades tenha necessidade, num dado porto, de instalações tais como hotéis, clubes ou instalações desportivas, as autoridades ou as instituições competentes dos seus países de origem e dos Estados de bandeira, bem como as associações internacionais interessadas, deveriam proceder a consultas e cooperar entre elas, bem como com as autoridades e órgãos competentes do país onde está situado o porto, para unir recursos e evitar a duplicação desnecessária de esforços.

6. Deveriam existir hotéis ou estalagens adaptados às necessidades dos marítimos, sempre que necessário. Estes deveriam oferecer serviços equivalentes aos de um hotel de qualidade e deveriam, sempre que possível, estar bem situados, longe de instalações portuárias. Estes hotéis ou estalagens deveriam ser submetidos a um controle adequado, os preços cobrados deveriam ser razoáveis e, sempre que necessário e possível, deveriam ser adoptadas disposições para permitir o alojamento das famílias dos marítimos.

7. Estas instalações deveriam ser acessíveis a todos os marítimos, sem distinção de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social e do Estado de bandeira do navio a bordo do qual estão empregados, contratados ou trabalhem. Sem infringir de modo algum este princípio, poderia ser necessário, em determinados portos, prever vários tipos de instalações de nível comparável, mas adaptados aos costumes e necessidades dos diferentes grupos de marítimos.

8. Deveriam ser tomadas medidas para que, na medida em que seja necessário para a gestão das instalações e serviços de bem-estar dos marítimos, se empregue a tempo inteiro pessoal qualificado, além de eventuais colaboradores voluntários.



▪ Princípio orientador B4.4.3 - Comissões de bem-estar

1. Deveriam ser criadas comissões de bem-estar, a nível do porto ou a nível regional ou nacional, conforme os casos. As suas funções deveriam incluir, nomeadamente:

- a) garantir que as instalações de bem-estar são sempre adequadas e verificar a necessidade da criação de outras ou a supressão das subutilizadas;
- b) ajudar e aconselhar aqueles a quem incumbe fornecer instalações de bem-estar e garantir uma coordenação entre eles.

2. As comissões de bem-estar deveriam incluir entre os seus membros, representantes das organizações de armadores e de marítimos, da autoridade competente e, quando aplicável, de organizações voluntárias e instituições sociais.

3. Os cônsules dos Estados marítimos e representantes locais dos organismos de bem-estar estrangeiros deveriam, segundo as circunstâncias e de acordo com a legislação nacional, ser associados aos trabalhos das comissões de bem-estar a nível portuário, regional ou nacional.

▪ Princípio orientador B4.4.4 - Financiamento das instalações de bem-estar

1. De acordo com as condições e a prática nacionais, o apoio financeiro às instalações de bem-estar nos portos deveria proceder de uma ou várias das seguintes fontes:

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

2. Sempre que forem fixados impostos, taxas e outros direitos especiais para financiamento dos serviços de bem-estar, estes só deveriam ser utilizados para os fins para que foram previstos.

▪ Princípio orientador B4.4.5 - Divulgação de informação e medidas de facilitação

1. Os marítimos deveriam receber informações sobre todos os meios colocados à disposição do público em geral nos portos de escala, nomeadamente os meios de transporte, serviços de bem-estar, serviços recreativos e educativos e locais de culto, bem como aqueles que lhes são especialmente destinados.

2. Deveriam estar disponíveis meios de transporte adequados a preços módicos, em horários razoáveis, quando necessário para que os marítimos possam deslocar-se a zonas urbanas, a partir de pontos de fácil acesso na zona portuária.

3. As autoridades competentes deveriam tomar as medidas necessárias para informar os armadores e os marítimos chegados ao porto sobre leis ou costumes especiais cuja infracção poderia ameaçar a sua liberdade.

4. As autoridades competentes deveriam dotar as zonas portuárias e as estradas de acesso aos portos de iluminação suficiente e placas sinalizadoras e assegurar aí a presença regular de patrulhas para a protecção dos marítimos.

▪ Princípio orientador B4.4.6 - Marítimos em portos estrangeiros

1. Para proteger os marítimos que se encontrem em portos estrangeiros, deveriam ser tomadas medidas para facilitar:

- a) o acesso ao cônsul do Estado de origem ou do Estado de residência; e
- b) uma cooperação eficaz entre os cônsules e as autoridades locais ou nacionais.

2. O caso de marítimos detidos ou retidos num porto estrangeiro deveria ser tratado com celeridade, de acordo com os procedimentos legais, devendo os interessados beneficiar de protecção consular adequada.

3. Sempre que, por algum motivo, um marítimo for detido ou retido no território de um Membro, a autoridade competente deveria, se o marítimo o pedir, informar imediatamente o Estado de bandeira, bem como o Estado de origem do marítimo. A autoridade competente deveria informar rapidamente o marítimo do seu direito de apresentar tal pedido. O Estado de origem do marítimo deveria informar rapidamente a sua família. A autoridade competente deveria autorizar os agentes consulares destes Estados a ver imediatamente o marítimo e a visitá-lo regularmente durante todo o período de detenção.

4. Todos os Membros deveriam, sempre que necessário, tomar medidas para proteger os marítimos de agressões e outros actos ilegais quando o navio se encontre nas suas águas territoriais, em especial na proximidade dos portos.

5. Os responsáveis nos portos e a bordo dos navios deveriam efectuar todos os esforços para permitir aos marítimos desembarcar o quanto antes, após a chegada do navio ao porto.

**Regra 4.5 - Segurança social**

Objectivo: garantir a adopção de medidas com vista a permitir que os marítimos beneficiam da segurança social

1. Todos os Membros devem assegurar que todos os marítimos e, na medida do previsto pela legislação nacional, as pessoas a seu cargo beneficiam de uma protecção de segurança social em conformidade com o Código, sem prejuízo, contudo, das condições mais favoráveis previstas no parágrafo 8 do artigo 19 da Constituição.

2. Todos os Membros comprometem-se a tomar medidas, em função da sua situação nacional, quer a título individual quer no âmbito da cooperação internacional, para conseguir progressivamente uma protecção de segurança social completa para os marítimos.

3. Todos os Membros devem assegurar que os marítimos cobertos pela sua legislação em matéria de segurança social e, na medida do previsto na legislação nacional, as pessoas a seu cargo possam beneficiar de uma protecção de segurança social que não seja menos favorável que aquela de que beneficiam os trabalhadores de terra.

**Norma A4.5 - Segurança social**

1. Os ramos a considerar para atingir progressivamente a protecção completa de segurança social nos termos da Regra 4.5 são os cuidados médicos, subsídio de doença, subsídio de desemprego, pensão de reforma por



velhice, indemnização em caso de acidente de trabalho ou doença profissional, prestações familiares, subsídio de maternidade, pensão de invalidez e pensão de sobrevivência, que completam a protecção prevista na Regra 4.1, relativa aos cuidados médicos, e na Regra 4.2, relativa à responsabilidade dos armadores, bem como noutros títulos da presente Convenção.

2. Quando da ratificação, a protecção assegurada pelos Membros, conforme o disposto no parágrafo 1 da Regra 4.5, deve incluir, pelo menos, três dos nove ramos enumerados no parágrafo 1 da presente Norma.

3. Todos os Membros devem tomar medidas, em função da sua situação nacional, para assegurar a protecção da segurança social complementar prevista no parágrafo 1 da presente Norma a todos os marítimos que residam habitualmente no seu território. Esta responsabilidade pode ser posta em prática mediante, por exemplo, acordos bilaterais ou multilaterais sobre a matéria, ou sistemas baseados em contribuições. A protecção assim garantida não deve ser menos favorável do que aquela de que gozam as pessoas que trabalham em terra e que residem no território do Membro em questão.

4. Não obstante a atribuição das responsabilidades indicada no parágrafo 3 da presente Norma, os Membros podem estabelecer, mediante acordos bilaterais ou multilaterais, ou através de disposições adoptadas no quadro de organizações regionais de integração económica, outras regras relativas à legislação da segurança social aplicável aos marítimos.

5. As responsabilidades de todos os Membros, relativamente aos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, incluem as previstas nas Regras 4.1 e 4.2 e nas disposições correspondentes do Código, bem como as inerentes às suas obrigações gerais nos termos do direito internacional.

6. Todos os Membros devem considerar as várias modalidades segundo as quais, na ausência de uma cobertura suficiente para os ramos mencionados no parágrafo 1 da presente Norma, os marítimos podem beneficiar de prestações comparáveis, de acordo com a legislação e a prática nacionais.

7. A protecção referida no parágrafo 1 da Regra 4.5 pode, consoante o caso, estar prevista na legislação, em regimes privados, em convenções colectivas ou numa combinação destes meios.

8. Na medida em que tal seja compatível com a legislação e a prática nacionais, os Membros devem cooperar, através de acordos bilaterais ou multilaterais ou outros, para assegurar a manutenção dos direitos em matéria de segurança social, garantidos por sistemas contributivos ou não contributivos, adquiridos ou em processo de aquisição pelos marítimos, independentemente do seu local de residência.

9. Todos os Membros devem estabelecer procedimentos equitativos e eficazes para a resolução de conflitos.

10. Todos os Membros devem, quando da ratificação, especificar os ramos para os quais a protecção está garantida, de acordo com o parágrafo 2 da presente Norma. Posteriormente, quando assegurar a cobertura de um ou de vários dos outros ramos especificados no parágrafo 1

da presente Norma, deverá informar o Director-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho, que deverá manter um registo destas informações e que porá à disposição de todas as partes interessadas.

11. Os relatórios apresentados ao Secretariado Internacional do Trabalho, por força do artigo 22 da Constituição, devem também incluir informações sobre as medidas tomadas de acordo com o parágrafo 2 da Regra 4.5 para estender a protecção a outros ramos.

#### Princípio orientador B4.5 - Segurança social

1. A protecção assegurada quando da ratificação, de acordo com o parágrafo 2 da Norma A4.5, deveria incluir, pelo menos, os cuidados médicos, subsídio de doença e indemnização por acidente de trabalho ou doença profissional.

2. Nos casos mencionados no parágrafo 6 da Norma A4.5, poderão ser concedidos benefícios idênticos através de seguros, acordos bilaterais ou multilaterais ou outros meios adequados, tendo em consideração as disposições das convenções colectivas aplicáveis. Quando tais medidas forem adoptadas, os marítimos aos quais estas se aplicam deveriam ser informados das modalidades segundo as quais será fornecida a protecção assegurada pelos diversos ramos da segurança social.

3. Sempre que os marítimos estiverem cobertos por mais de uma legislação nacional em matéria de segurança social, os respectivos Membros deveriam cooperar com vista a determinar, por acordo mútuo, qual das legislações a aplicar, tendo em conta factores como o tipo e o nível de protecção, mais favoráveis para os marítimos interessados, bem como a sua preferência.

4. Os procedimentos a definir nos termos do parágrafo 9 da Norma A4.5 deveriam ser concebidos de forma a cobrir todos os conflitos relacionados com as reclamações dos marítimos interessados, independentemente da forma como essa cobertura é assegurada.

5. Todos os Membros que tenham marítimos nacionais ou não nacionais, ou ambos, empregados a bordo de navios que arvoram a sua bandeira, deveriam oferecer a protecção de segurança social prevista pela presente Convenção, conforme aplicável, e deveriam reexaminar periodicamente os ramos da protecção de segurança social mencionada no parágrafo 1 da Norma A4.5, com vista a identificar outros ramos úteis para os marítimos em causa.

6. O contrato de trabalho marítimo deveria especificar as modalidades segundo as quais a protecção dos diferentes ramos da segurança social será assegurada ao interessado pelo armador e conter qualquer outra informação útil de que este disponha, como as deduções obrigatórias ao salário do marítimo e as contribuições do armador eventualmente exigíveis, de acordo com as prescrições dos organismos autorizados, especificados no quadro dos regimes nacionais de segurança social aplicáveis.

7. No exercício efectivo da sua jurisdição no domínio das questões sociais, o Membro cuja bandeira o navio arvora deveria assegurar que as obrigações dos armadores em matéria de protecção de segurança social são cumpridas, nomeadamente o pagamento das contribuições para regimes de segurança social.



1786000 001177

## TÍTULO 5

### CUMPRIMENTO E APLICAÇÃO

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

2. Os parágrafos 3 e 4 do artigo VI, que autorizam a aplicação das disposições da parte A do Código através de disposições equivalentes no conjunto, não se aplicam à Parte A do Código do presente Título.

3. De acordo com o parágrafo 2 do Artigo VI, todos os Membros devem cumprir as responsabilidades que lhes incumbem por força das Regras, tal como enunciadas nas Normas correspondentes da Parte A do Código, tendo em devida consideração os correspondentes Princípios orientadores da Parte B do Código.

4. As disposições do presente Título devem ser aplicadas tendo em consideração o facto de que marítimos e armadores, tal como qualquer outra pessoa, são iguais perante a lei e têm direito a uma protecção jurídica igual e não deverão ser objecto de discriminação no acesso aos tribunais ou a outros mecanismos de resolução de conflitos. As disposições do presente Título não determinam qualquer jurisdição ou foro legal.

#### **Regra 5.1 - Responsabilidades do Estado da bandeira**

Objectivo: garantir que todos os Membros cumprem as responsabilidades que lhes incumbem nos termos da presente Convenção, relativamente aos navios que arvoram a sua bandeira

##### **Regra 5.1.1 - Princípios gerais**

1. Todos os Membros devem assegurar o cumprimento das obrigações que lhes incumbem nos termos da presente Convenção, a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira.

2. Todos os Membros devem estabelecer um sistema eficaz de inspecção e de certificação das condições do trabalho marítimo, de acordo com as regras 5.1.3 e 5.1.4, com vista a assegurar que as condições de trabalho e de vida dos marítimos, estão e continuem em conformidade com as normas da presente Convenção a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira.

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

4. O certificado de trabalho marítimo, completado por uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, atesta, salvo prova em contrário, que o navio foi devidamente inspecionado pelo Estado da bandeira e

que as prescrições da presente Convenção, relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos, foram cumpridas na medida certificada.

5. Os relatórios apresentados pelo Membro ao Secretariado Internacional do Trabalho, ao abrigo do artigo 22 da Constituição, devem incluir informações sobre o sistema mencionado no parágrafo 2 da presente Regra, incluindo o método utilizado para avaliar a sua eficácia.

##### **Norma A5.1.1 - Princípios gerais**

1. Todos os Membros devem definir objectivos e normas claras para a administração dos seus sistemas de inspecção e de certificação, bem como procedimentos gerais adequados para avaliar em que medida aqueles objectivos foram atingidos e aquelas normas respeitadas.

2. Todos os Membros devem exigir a existência de um exemplar da presente Convenção a bordo de qualquer navio que arvore a sua bandeira.

##### **Princípio orientador B5.1.1 - Princípios gerais**

1. A autoridade competente deveria adoptar as disposições necessárias para promover uma cooperação eficaz entre as instituições públicas e as outras organizações a que se referem as Regras 5.1.1 e 5.1.2, relacionadas com as condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo dos navios.

2. Para melhor assegurar a cooperação entre os inspectores e os armadores, os marítimos e as respectivas organizações, e a fim de manter ou melhorar as condições de trabalho e de vida dos marítimos, a autoridade competente deveria consultar com regularidade os representantes das referidas organizações quanto aos melhores meios para atingir estes objectivos. As modalidades destas consultas deveriam ser determinadas pela autoridade competente após consulta às organizações de armadores e de marítimos.

##### **Regra 5.1.2 - Autorização das organizações reconhecidas**

1. As instituições públicas ou outras organizações mencionadas no parágrafo 3 da Regra 5.1.1 (“organizações reconhecidas”) devem ter sido reconhecidas pela autoridade competente como cumprindo as prescrições do Código, relativamente à sua competência e independência. As funções de inspecção ou de certificação que as organizações reconhecidas poderão estar autorizadas a assegurar devem estar relacionadas com actividades que o Código diga expressamente que serão realizadas pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida.

2. Os relatórios mencionados no parágrafo 5 da Regra 5.1.1 devem conter informações relativas a todas as organizações reconhecidas, ao alcance dos poderes que lhes são conferidos e às disposições adoptadas pelo Membro para assegurar que as actividades autorizadas são realizadas de forma completa e eficaz.

##### **Norma A5.1.2 - Autorização das organizações reconhecidas**

1. Para efeitos do reconhecimento referido no parágrafo 1 da Regra 5.1.2, a autoridade competente deve analisar a competência e a independência da organização interessada e determinar se esta demonstrou, na medida necessária ao exercício das actividades abrangidas pela autorização, que:

- a) possui as competências correspondentes aos aspectos pertinentes da presente Convenção, bem como um conhecimento suficiente da exploração de navios, incluindo os requisitos mínimos para o trabalho a bordo de um navio, condições de emprego, alojamento e lazer, alimentação e serviço de mesa, prevenção de acidentes, protecção da saúde, assistência médica, bem-estar e protecção em matéria de segurança social;
- b) tem capacidade para manter e actualizar as competências do seu pessoal;
- c) possui um conhecimento suficiente das prescrições da presente Convenção, bem como da legislação nacional aplicável e dos instrumentos internacionais pertinentes; e
- d) a sua dimensão, estrutura, experiência e meios correspondem ao tipo e ao alcance da autorização.

2. Todas as autorizações concedidas em matéria de inspecção devem, pelo menos, autorizar a organização reconhecida a exigir a rectificação das deficiências por ela identificadas, no que respeita às condições de trabalho e de vida dos marítimos, e a efectuar inspecções nesse domínio a pedido do Estado do porto.

3. Todos os Membros devem estabelecer:

- a) um sistema que assegure a adequação das tarefas realizadas pelas organizações reconhecidas, incluindo informações sobre todas as disposições aplicáveis da legislação nacional e dos instrumentos internacionais pertinentes; e
- b) procedimentos de comunicação com estas organizações e de controle da sua acção.

4. Todos os Membros devem fornecer ao Secretariado Internacional do Trabalho a lista das organizações reconhecidas autorizadas a actuar em seu nome e manter esta lista actualizada. A lista deve especificar as funções que as organizações reconhecidas estão autorizadas a assegurar. O Secretariado deverá colocar a lista à disposição do público.

▪ Princípio orientador B5.1.2 - Autorização das organizações reconhecidas

1. A organização que solicita o reconhecimento deveria demonstrar que possui a competência e a capacidade necessárias no plano técnico, administrativo e de gestão para assegurar a prestação de um serviço de qualidade nos prazos estabelecidos.

2. Para efeitos de avaliação dos meios de que dispõe uma determinada organização, a autoridade competente deveria verificar se aquela:

- a) dispõe de pessoal técnico, de gestão e de apoio adequado;
- b) dispõe, para fornecer os serviços requeridos, de profissionais qualificados em número suficiente e repartidos de forma a assegurar uma cobertura geográfica adequada;
- c) demonstrou capacidade para prestar serviços de qualidade nos prazos estabelecidos; e

d) é independente e responsável pelas suas acções.

3. A autoridade competente deveria estabelecer um acordo escrito com qualquer organização que reconheça com vista a uma autorização. Este acordo deveria incluir os seguintes elementos:

- a) âmbito de aplicação;
- b) objectivo;
- c) condições gerais;
- d) execução das funções nos termos da autorização;
- e) base legal das funções nos termos da autorização;
- f) apresentação de relatórios à autoridade competente;
- g) comunicação da autorização pela autoridade competente à organização reconhecida; e
- h) controle pela autoridade competente das actividades delegadas à organização reconhecida.

4. Todos os Membros deveriam exigir às organizações reconhecidas que elaborem um sistema para a qualificação do pessoal empregado como inspectores, de forma a assegurar a actualização regular dos seus conhecimentos e competências.

5. Todos os Membros deveriam exigir às organizações reconhecidas que mantenham registos dos seus serviços, de forma a poder demonstrar que estes agiram em conformidade com as normas aplicáveis relativamente aos aspectos abrangidos por esses serviços.

6. Quando da elaboração dos procedimentos de controle mencionados no parágrafo 3, alínea b) da Norma A5.1.2, todos os Membros deveriam ter em conta as Directivas para Autorização de Organizações que Actuam em nome da Administração, adoptadas no quadro da Organização Marítima Internacional.

### **Regra 5.1.3 - Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo**

1. A presente Regra aplica-se aos navios:

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

Para efeitos da presente Regra, “viagem internacional” designa uma viagem de um país para um porto de outro país.

2. A presente Regra aplica-se também a qualquer navio que arvora a bandeira de um Membro e que não esteja abrangido pelo parágrafo 1 da presente Regra, a pedido do armador ao Membro em questão.

3. Todos os Membros devem exigir aos navios que arvoram a sua bandeira que conservem e mantenham actualizado um certificado de trabalho marítimo, que ateste que as condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo, incluindo as medidas com vista a assegurar



1786000 001177

a conformidade contínua das disposições adoptadas que devem ser mencionadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo referida no parágrafo 4 da presente Regra, foram objecto de uma inspecção e cumprem as prescrições da legislação nacional ou outras disposições com vista à aplicação da presente Convenção.

4. Todos os Membros devem exigir aos navios que arvoram a sua bandeira que conservem e mantenham actualizada uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, mencionando as prescrições nacionais com vista à aplicação da presente Convenção no que respeita às condições de trabalho e de vida dos marítimos e estabelecendo as medidas adoptadas pelo armador para assegurar o cumprimento destas prescrições no navio ou navios em questão.

5. O certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo devem estar de acordo com o modelo prescrito pelo Código.

6. Sempre que a autoridade competente do Membro, ou uma organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito, tenha verificado, mediante inspecção, que um navio que arvora a bandeira do Membro cumpre ou continua a cumprir as normas da presente Convenção, deve emitir ou renovar o certificado de trabalho marítimo correspondente e anotá-lo num registo acessível ao público.

7. A Parte A do Código contém prescrições detalhadas relativas ao certificado de trabalho marítimo e à declaração de conformidade do trabalho marítimo, incluindo uma lista dos pontos a inspecionar e a aprovar.

#### Norma A5.1.3 - Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1. O certificado de trabalho marítimo deve ser emitido ao navio pela autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada para o efeito, por um período não superior a cinco anos. A lista dos pontos que devem ser inspecionados e considerados conformes com a legislação nacional ou outras disposições com vista à aplicação das prescrições da presente Convenção, relativamente às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo, antes da emissão de um certificado de trabalho marítimo, encontra-se no Apêndice A5-I.

2. A validade do certificado de trabalho marítimo deve estar sujeita à realização de uma inspecção intermédia, efectuada pela autoridade competente ou por uma organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito, que tem como objectivo garantir que as prescrições nacionais que visam a aplicação da presente Convenção continuam a ser cumpridas. Se for efectuada apenas uma inspecção intermédia e o período de validade do certificado for de cinco anos, esta inspecção deve realizar-se entre a segunda e a terceira datas de aniversário do certificado. A data de aniversário será o dia e o mês de cada ano correspondentes à data de validade do certificado de trabalho marítimo. A inspecção intermédia deve ser tão extensa e aprofundada quanto as inspecções efectuadas para renovação do certificado. O certificado deve ser averbado após uma inspecção intermédia satisfatória.

3. Não obstante o disposto no parágrafo 1 da presente Norma, quando a inspecção de renovação tenha sido concluída nos três meses que antecedem a data de validade do certificado existente, o novo certificado de trabalho marítimo deve ser válido a partir da data de conclusão da referida inspecção, por um período não superior a cinco anos a partir da data de validade do certificado existente.

4. Quando a inspecção de renovação tenha sido concluída mais de três meses antes da data de validade do certificado existente, o novo certificado de trabalho marítimo deve ser válido por um período não superior a cinco anos a partir da data de conclusão da referida inspecção.

5. O certificado de trabalho marítimo pode ser emitido a título provisório:

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

6. Um certificado de trabalho marítimo só pode ser emitido a título provisório por um período não superior a seis meses, pela autoridade competente ou organização reconhecida, devidamente autorizada para esse efeito.

7. Um certificado de trabalho marítimo provisório só é emitido após ter sido verificado que:

- a) o navio foi inspecionado, na medida em que foi razoável e possível, no que respeita às prescrições indicadas no Apêndice A5-I, tendo em conta a verificação dos elementos referidos nas alíneas b), c) e d) do presente parágrafo;
- b) o armador demonstrou à autoridade competente, ou à organização reconhecida, que foram implementados a bordo procedimentos adequados ao cumprimento da presente Convenção;
- c) o comandante tem conhecimento das prescrições da presente Convenção e das suas obrigações relativamente à sua aplicação; e
- d) as informações pertinentes foram apresentadas à autoridade competente, ou à organização reconhecida, com vista à emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo.

8. A emissão do certificado de trabalho marítimo de validade normal está sujeita à realização, antes do termo de validade do certificado provisório, de uma inspecção completa de acordo com o parágrafo 1 da presente Norma. Não serão emitidos novos certificados provisórios após o período inicial de seis meses mencionado no parágrafo 6 da presente Norma. Não é necessária a emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo durante o período de validade do certificado provisório.

9. O certificado de trabalho marítimo, o certificado provisório de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo devem ser redigidos de acordo com os modelos apresentados no Apêndice A5-II.

10. A declaração de conformidade do trabalho marítimo deve ser anexada ao certificado de trabalho marítimo. Esta declaração deve incluir duas partes:

a) a Parte I deve ser estabelecida pela autoridade competente que deve: i) indicar a lista dos pontos a inspecionar, de acordo com o parágrafo 1 da presente Norma; ii) indicar as prescrições nacionais que cumprem as disposições pertinentes da presente Convenção fazendo referência às disposições aplicáveis da legislação nacional assim como, e sempre que necessário, informações concisas sobre os pontos relevantes das prescrições nacionais; iii) fazer referência às prescrições da legislação nacional para certo tipo de navios; iv) mencionar qualquer disposição equivalente no conjunto, adoptada de acordo com o parágrafo 3 do Artigo VI; e v) indicar claramente qualquer excepção concedida pela autoridade competente nos termos do Título 3; e

b) a Parte II deve ser estabelecida pelo armador e deve enunciar as medidas adoptadas para assegurar uma conformidade contínua com as prescrições nacionais entre as inspecções, bem como as medidas propostas para assegurar uma melhoria contínua.

A autoridade competente ou a organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito, deve certificar a Parte II e emitir a declaração de conformidade do trabalho marítimo.

11. O resultado de todas as inspecções ou outras verificações efectuadas posteriormente ao navio, e todas as deficiências importantes encontradas durante estas verificações, devem ser registadas, bem como a data da rectificação de tais deficiências. Estas informações, acompanhadas de uma tradução para inglês, caso não tenham sido registadas nesta língua, devem ser, quer inseridas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, quer anexadas a esse documento, quer postas à disposição dos marítimos, dos inspectores do Estado da bandeira, do pessoal autorizado do Estado do porto e dos representantes dos armadores e dos marítimos por qualquer outro meio de acordo com a legislação nacional.

12. Deve existir a bordo um exemplar válido e actualizado do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo, bem como a sua tradução para inglês, caso o original não se encontre nesta língua, e deve ser afixada uma cópia dos mesmos em local visível e acessível aos marítimos. Deve ser também fornecida uma cópia destes documentos aos marítimos, inspectores do Estado da bandeira, pessoal autorizado do Estado do porto ou representantes dos armadores e dos marítimos que o solicitem, de acordo com a legislação nacional.

13. A obrigação relativa à elaboração de uma tradução para inglês, mencionada nos parágrafos 11 e 12 da presente Norma, não se aplica a navios que não efectuam viagens internacionais.

14. Os certificados emitidos ao abrigo dos parágrafos 1 ou 5 da presente Norma perdem a validade:

- a) se as inspecções prescritas não forem efectuadas dentro dos prazos estabelecidos no parágrafo 2 da presente Norma;
- b) se o certificado não for averbado de acordo com o parágrafo 2 da presente Norma;
- c) se houver alteração da bandeira do navio;
- d) quando um armador deixa de assumir a responsabilidade pela exploração de um navio; e
- e) quando forem efectuadas alterações significativas à estrutura ou ao equipamento mencionado no Título 3.

15. No caso mencionado no parágrafo 14, alíneas c), d) ou e) da presente Norma, o novo certificado só deve ser emitido se a autoridade competente, ou a organização reconhecida que o emite, estiver plenamente segura de que o navio cumpre as prescrições da presente Norma.

16. O certificado de trabalho marítimo deve ser retirado pela autoridade competente ou organização reconhecida devidamente autorizada para esse efeito pelo Estado da bandeira, se existirem provas de que o navio em questão não cumpre as prescrições da presente Convenção e que não foi tomada qualquer medida correctiva prescrita.

17. Ao considerar retirar um certificado de trabalho marítimo, de acordo com o parágrafo 16 da presente Norma, a autoridade competente ou a organização reconhecida, deve ter em conta a gravidade ou a frequência das deficiências.

■ Princípio orientador B5.1.3 - Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

1. O enunciado das prescrições nacionais incluídas na Parte I da declaração de conformidade do trabalho marítimo deveria incluir ou ser acompanhado por referências às disposições legislativas que regem as condições de trabalho e de vida dos marítimos para cada uma das prescrições enumeradas no Anexo A5-I. Nos casos em que a legislação nacional segue exactamente as prescrições enunciadas na presente Convenção, será suficiente referi-lo. Quando uma disposição da presente Convenção for aplicada mediante disposições equivalentes no conjunto, nos termos do parágrafo 3, do Artigo VI, esta deveria ser identificada e deveria ser fornecida uma explicação concisa. Quando a autoridade competente conceder alguma excepção, nos termos do Título 3, a disposição ou disposições em questão deveriam ser claramente indicadas.

2. As medidas mencionadas na Parte II da declaração de conformidade do trabalho marítimo, estabelecidas pelo armador, deveriam indicar, nomeadamente, em que ocasiões será verificada a continuidade da conformidade com determinadas prescrições nacionais, as pessoas que devem proceder à verificação, os registos a manter e ainda os procedimentos a seguir após a constatação de uma não-conformidade. A Parte II pode apresentar-se sob diversas formas. Poderá remeter para documentação mais geral sobre as políticas e os procedimentos relativos a outros aspectos do sector marítimo como, por exemplo, os documentos exigidos



1786000 001177

pelo Código Internacional para a Gestão da Segurança (ISM) ou as informações exigidas na Regra 5 do Capítulo XI-1 da Convenção SOLAS, sobre o Registo Sinóptico Contínuo dos navios.

3. As medidas para assegurar uma conformidade contínua deveriam referir nomeadamente as prescrições internacionais gerais que obrigam o armador e o comandante a manter-se informados dos mais recentes progressos tecnológicos e científicos, no que respeita à organização dos locais de trabalho, tendo em conta os perigos inerentes ao trabalho dos marítimos, bem como a informar devidamente os representantes dos marítimos, garantindo assim um melhor nível de protecção das condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo.

4. A declaração de conformidade do trabalho marítimo deveria, sobretudo, ser redigida em termos claros, escolhidos de forma a ajudar todos os interessados, nomeadamente os inspectores do Estado da bandeira, o pessoal autorizado nos Estados do porto e os marítimos, a verificar que as prescrições estão a ser efectivamente implementadas.

5. O Anexo B5-I é um exemplo da informação que pode figurar na declaração de conformidade do trabalho marítimo.

6. Quando um navio muda de bandeira, conforme indicado no parágrafo 14, alínea c) da Norma A5.1.3, e quando ambos os Estados interessados tenham ratificado a presente Convenção, o Estado cujo navio estava anteriormente autorizado a arvorar a bandeira deveria enviar, o mais rapidamente possível, à autoridade competente do outro Membro uma cópia do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo existentes a bordo antes da mudança de bandeira e, se aplicável, uma cópia dos relatórios de inspecção pertinentes, se a autoridade competente a solicitar nos três meses seguintes à data da mudança da bandeira.

#### Regra 5.1.4 - Inspeção e aplicação

1. Todos os Membros devem verificar, mediante um sistema eficaz e coordenado de inspecções periódicas, de vigilância e de outras medidas de controlo, que os navios que arvoram a sua bandeira cumprem as prescrições da presente Convenção, tal como são aplicadas pela legislação nacional.

2. As prescrições detalhadas relativas ao sistema de inspecção e de aplicação mencionado no parágrafo 1 da presente Regra encontram-se estabelecidas na Parte A do Código.

##### Norma A5.1.4 - Inspeção e aplicação

1. Todos os Membros devem manter um sistema de inspecção das condições dos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, nomeadamente para verificar que as medidas relativas às condições de trabalho e de vida enunciadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, quando aplicável são cumpridas e que as prescrições da presente Convenção são respeitadas.

2. A autoridade competente deve nomear um número suficiente de inspectores qualificados para assumir as responsabilidades que lhe incumbem nos termos do

parágrafo 1 da presente Norma. Sempre que as organizações reconhecidas tenham sido autorizadas a realizar inspecções, os Membros devem exigir que o pessoal afecto a esta actividade disponha das qualificações necessárias para o efeito e dê aos interessados a autoridade jurídica necessária ao exercício das suas funções.

3. Devem ser tomadas as disposições necessárias para assegurar que os inspectores possuam formação, competências, atribuições, poderes, estatuto e independência necessárias ou desejáveis para que possam efectuar a verificação e assegurar o cumprimento estabelecidos no parágrafo 1 da presente Norma.

4. As inspecções devem ser efectuadas nos intervalos indicados na Norma A5.1.3, quando aplicável. Estes intervalos não devem, em caso algum, ser superiores a três anos.

5. Se um Membro receber uma queixa que não lhe pareça manifestamente infundada ou adquirir a prova de que um navio que arvorar a sua bandeira não cumpre as prescrições da presente Convenção, ou que existem falhas graves na aplicação das medidas enunciadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, deve tomar as medidas necessárias para investigar a situação e certificar-se de que são tomadas medidas para rectificar as deficiências encontradas.

6. Todos os Membros devem formular regras adequadas e garantir a sua aplicação efectiva, com vista a assegurar aos inspectores um estatuto e condições de serviço que assegurem a sua independência relativamente a qualquer mudança de governo e a qualquer influência externa indevida.

7. Os inspectores que tenham recebido instruções claras quanto às tarefas a executar e estejam munidos dos poderes adequados, devem estar autorizados a:

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

8. Qualquer medida tomada de acordo com o parágrafo 7, alínea c) da presente Norma deve poder ser objecto de recurso perante a autoridade judicial ou administrativa.

9. Os inspectores devem ter o poder de aconselhar, em vez de intentar ou de recomendar procedimentos, quando não exista uma infracção manifesta às prescrições da presente Convenção que ponha em risco a segurança, a saúde ou a protecção dos marítimos em causa e quando não existam antecedentes de infracções análogas.



1786000 001177

10. Os inspectores devem manter a confidencialidade da origem de todas as queixas ou reclamações alegando a existência de perigo ou deficiências que possam comprometer as condições de trabalho e de vida dos marítimos, ou a violação das disposições legislativas, e abster-se de revelar ao armador, ao seu representante ou a quem explora o navio, que procedeu a uma inspecção na sequência daquelas queixas ou reclamações.

11. Aos inspectores não devem ser confiadas tarefas em número ou de natureza tal que sejam susceptíveis de prejudicar uma inspecção eficaz ou de prejudicar a sua autoridade ou imparcialidade relativamente aos armadores, aos marítimos ou a qualquer outra parte interessada. Os inspectores devem, designadamente:

- a) ser proibidos de ter qualquer interesse, directo ou indirecto, nas actividades que vão inspecionar; e
- b) estar obrigados a não revelar, sob pena de sanção ou medida disciplinar adequada, mesmo após a cessação das suas funções, os segredos comerciais, os procedimentos de exploração confidenciais, ou as informações de natureza pessoal de que possam ter tomado conhecimento no exercício das suas funções.

12. Os inspectores devem apresentar à autoridade competente um relatório de todas as inspecções efectuadas. Uma cópia desse relatório, em língua inglesa ou na língua de trabalho do navio, deve ser entregue ao comandante e outra afixada no quadro de informações do navio para os marítimos, e comunicada a pedido dos seus representantes.

13. A autoridade competente do Membro deve manter registos das inspecções efectuadas às condições dos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira. Deve publicar um relatório anual sobre as actividades de inspecção num prazo razoável, que não ultrapasse seis meses após o final do ano.

14. Em caso de um inquérito na sequência de um acidente grave, o relatório deve ser submetido à autoridade competente logo que possível, o mais tardar um mês após a conclusão do inquérito.

15. Sempre que forem efectuadas inspecções ou tomadas medidas nos termos das disposições da presente Norma, devem ser efectuados todos os esforços razoáveis para evitar detenções ou atrasos desnecessários ao navio.

16. Devem ser pagas indemnizações, de acordo com a legislação nacional, por danos ou perdas resultantes do exercício ilícito dos poderes dos inspectores. O ónus da prova impende sempre sobre o queixoso.

17. Devem estar previstas sanções adequadas e outras medidas correctivas, efectivamente aplicadas por todos os Membros, em caso de infracção às prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos, e de obstrução ao exercício das funções dos inspectores.

#### ▪ Princípio orientador B5.1.4 – Inspecção e aplicação

1. A autoridade competente, e qualquer outro serviço ou autoridade responsável pela totalidade ou parte da inspecção das condições de trabalho e de vida dos marítimos, deveriam dispor dos recursos necessários para poder cumprir as suas funções. Em particular:

- a) todos os Membros deveriam tomar as medidas necessárias para que os inspectores possam dispor, quando necessário, do apoio de peritos e de técnicos devidamente qualificados, na prestação do seu trabalho; e
- b) os inspectores deveriam dispor de locais convenientemente situados, bem como de meios materiais e de transporte adequados, para poderem executar eficazmente as suas tarefas.

2. A autoridade competente deveria formular uma política em matéria de cumprimento e aplicação, com vista a garantir uma certa coerência e a orientar as actividades de inspecção e aplicação relativas à presente Convenção. O enunciado desta política deveria ser comunicado a todos os inspectores e aos funcionários responsáveis por fazer cumprir a lei e posta à disposição do público, bem como dos armadores e dos marítimos.

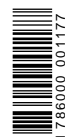
3. A autoridade competente deveria instituir procedimentos simples que lhe permitam obter de forma confidencial toda e qualquer informação relativa a eventuais infracções às prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos, transmitida directamente pelos marítimos, ou por intermédio dos seus representantes e criar condições para que os inspectores possam investigar o assunto sem demora, que incluam:

- a) autorizar o comandante, os marítimos ou seus representantes a solicitarem uma inspecção quando julguem necessário; e
- b) fornecer aos armadores e aos marítimos, bem como às organizações interessadas, informações e pareceres técnicos sobre os meios mais eficazes para dar cumprimento às prescrições da presente Convenção e promover uma melhoria contínua das condições dos marítimos a bordo.

4. Os inspectores deveriam estar devidamente formados e ser em número suficiente para poderem executar eficazmente as suas tarefas, tendo em devida consideração:

- a) a importância das tarefas que lhes incumbem, em especial o número, a natureza e a dimensão dos navios submetidos a inspecção, bem como o número e a complexidade das disposições legais a aplicar;
- b) os recursos disponibilizados aos inspectores; e
- c) as condições práticas em que a inspecção deve ser efectuada, de forma a ser eficaz.

5. Sem prejuízo das condições estabelecidas pela legislação nacional em matéria de recrutamento na função pública, os inspectores deveriam possuir qualificações e uma formação adequada para o exercício das suas funções e, na medida do possível, uma formação marítima



ou experiência como marítimo. Deveriam possuir um conhecimento adequado das condições de trabalho e de vida dos marítimos, bem como da língua inglesa.

6. Deveriam ser tomadas medidas para assegurar aos inspectores um aperfeiçoamento adequado durante o emprego.

7. Todos os inspectores deveriam possuir um conhecimento claro das circunstâncias em que devem proceder a uma inspecção, do alcance da inspecção a efectuar nas diferentes circunstâncias mencionadas e do método geral de inspecção.

8. Os inspectores, munidos dos poderes necessários, de acordo com a legislação nacional, deveriam estar autorizados, pelo menos, a:

- a) subir a bordo dos navios livremente e sem aviso prévio. No entanto, no momento de iniciar a inspecção do navio, os inspectores deveriam comunicar a sua presença ao comandante ou responsável e, se necessário, aos marítimos ou seus representantes;
- b) interrogar o comandante, os marítimos ou qualquer outra pessoa, incluindo o armador ou o seu representante, sobre qualquer questão relativa à aplicação das prescrições legais, na presença de todas as testemunhas que a pessoa possa ter solicitado;
- c) exigir a apresentação de todos os livros, diários de bordo, registos, certificados ou outra documentação ou informações directamente relacionadas com o objecto da inspecção, com vista a verificar que a legislação nacional que garante a aplicação da presente Convenção é respeitada;
- d) assegurar a afixação dos avisos exigidos nos termos da legislação nacional que aplica a presente Convenção;
- e) recolher e transportar, para efeitos de análise, amostras de produtos, carga, água potável, víveres, materiais e substâncias utilizadas ou manuseadas;
- f) na sequência de uma inspecção, chamar imediatamente a atenção do armador, explorador do navio ou comandante para as deficiências que possam afectar a saúde e a segurança das pessoas a bordo;
- g) alertar a autoridade competente e, se necessário, a organização reconhecida para todas as deficiências ou abusos que não se encontram especificamente cobertos pela legislação em vigor e apresentar propostas para melhoria desta legislação; e
- h) informar a autoridade competente sobre todos os acidentes de trabalho ou doenças profissionais que afectam marítimos nos casos e da forma prescritos pela legislação.

9. Quando uma amostra for recolhida ou transportada em conformidade com o parágrafo 8, alínea e) do presente Princípio orientador, o armador ou o seu representante e, se necessário, um marítimo, deveriam ser informados ou assistir à operação. A quantidade de amostra deveria ser devidamente registada pelo inspector.

10. O relatório anual publicado pela autoridade competente de cada Membro, relativamente aos navios que arvoram a sua bandeira, deveria incluir:

- a) uma lista da legislação em vigor relativamente às condições de trabalho e de vida dos marítimos, bem como todas as emendas que tenham entrado em vigor durante esse ano;
- b) informações detalhadas sobre a organização do sistema de inspecção;
- c) estatísticas sobre os navios ou outros locais sujeitos a inspecção e sobre os navios ou outros locais efectivamente inspeccionados;
- d) estatísticas sobre todos os marítimos sujeitos à legislação nacional;
- e) estatísticas e informações sobre as violações da legislação, sanções impostas e casos de navios detidos; e
- f) estatísticas sobre os acidentes de trabalho e doenças profissionais que afectam marítimos e tenham sido notificados.

#### **Regra 5.1.5 – Procedimentos de queixa a bordo**

1. Todos os Membros devem exigir a existência a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira de procedimentos que permitam um tratamento justo, eficaz e célere de quaisquer queixas apresentadas por um marítimo alegando uma infracção às prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

2. Todos os Membros devem proibir e sancionar qualquer forma represália a um marítimo que tenha apresentado uma queixa.

3. As disposições da presente Regra e correspondentes secções do Código são aplicáveis sem prejuízo do direito do marítimo de procurar ser ressarcido por qualquer meio legal que lhe pareça adequado.

#### **Norma A5.1.5 – Procedimentos de queixa a bordo**

1. Sem prejuízo de um âmbito mais vasto eventualmente conferido pela legislação ou por convenções colectivas nacionais, os marítimos poderão recorrer aos procedimentos a bordo para apresentar uma queixa sobre qualquer questão que constitua, no seu entender, uma infracção às prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

2. Todos os Membros devem assegurar que a legislação preveja o estabelecimento de procedimentos apropriados de queixa a bordo, com vista a cumprir as prescrições da Regra 5.1.5. Estes procedimentos devem procurar resolver, ao nível mais baixo possível, o litígio que está na origem da queixa. Contudo, em qualquer caso, os marítimos devem ter o direito de apresentar a queixa directamente ao comandante e, se considerarem necessário, junto das autoridades externas adequadas.



3. Os procedimentos de queixa a bordo devem incluir o direito dos marítimos a serem acompanhados ou representados durante o procedimento de queixa assim como garantias contra a possibilidade de represálias a marítimos que tenham apresentado uma queixa. O termo “represália” designa qualquer acto hostil, executado por qualquer pessoa, contra um marítimo que tenha apresentado uma queixa que não seja manifestamente abusiva nem caluniosa.

4. Todos os marítimos têm o direito a receber, além de um exemplar do seu contrato de trabalho marítimo, um documento que descreva os procedimentos de queixa em vigor a bordo do navio. O documento deve mencionar, designadamente, os contactos da autoridade competente no Estado da bandeira e, se estes forem diferentes, no país de residência dos marítimos, bem como o nome de uma ou mais pessoas que se encontrem a bordo que sejam susceptíveis de, a título confidencial, aconselhá-los de forma imparcial quanto à sua queixa e de os ajudar de qualquer outra forma a efectivar o procedimento de queixa de que podem dispor enquanto estiverem a bordo.

▪ Princípio orientador B5.1.5 – Procedimentos de queixa a bordo

1. Sem prejuízo de disposições pertinentes de uma convenção colectiva aplicável, a autoridade competente deveria, em estreita consulta com as organizações de armadores e de marítimos, determinar um modelo com vista ao estabelecimento de procedimentos justos, rápidos e bem fundamentados para o tratamento de queixas a bordo dos navios que arvoram a bandeira do Membro em questão. Para a determinação de tais procedimentos deveriam ser considerados os seguintes elementos:

- a) muitas das queixas podem referir-se especificamente às pessoas a quem as queixas são submetidas, inclusive o comandante do navio. Em todos os casos, os marítimos deveriam poder também queixar-se directamente ao comandante ou junto de instâncias externas; e
- b) para evitar qualquer represália aos marítimos que tenham apresentado uma queixa sobre questões relativas à presente Convenção, os procedimentos deveriam incentivar a nomeação de uma pessoa a bordo do navio que possa aconselhar os marítimos sobre os procedimentos a que estes podem recorrer e, se o autor da queixa assim o solicitar, assistir a qualquer reunião ou audiência referente ao motivo do litígio.

2. Os procedimentos tratados durante o processo de consulta referido no parágrafo 1 do presente Princípio orientador deveriam prever, no mínimo, o seguinte:

- a) as queixas deveriam ser submetidas ao chefe de serviço do marítimo que apresenta a queixa ou ao seu superior hierárquico;
- b) o chefe de serviço ou superior hierárquico do marítimo deveria esforçar-se por resolver o problema num prazo determinado, adaptado à gravidade do objecto do litígio;

c) se o chefe de serviço ou superior hierárquico não conseguir resolver o litígio de forma satisfatória para o marítimo, este pode referir o facto ao comandante, que deveria encarregar-se pessoalmente da questão;

d) os marítimos deveriam, em qualquer altura, ter o direito de ser acompanhados e representados por outro marítimo à sua escolha a bordo do navio em questão;

e) as queixas e as respectivas decisões deveriam ser registadas, devendo uma cópia das mesmas ser remetida aos marítimos em questão;

f) se não for possível resolver uma queixa a bordo, esta deveria ser submetida em terra ao armador, que deveria dispor de um prazo suficiente para resolver o problema, se necessário em consulta com os marítimos em causa ou qualquer pessoa que estes possam nomear para os representar; e

g) em todos os casos, os marítimos deveriam ter o direito de apresentar a sua queixa directamente ao comandante e ao armador, bem como às autoridades competentes.

#### Regra 5.1.6 – Acidentes marítimos

1. Todos os Membros devem realizar um inquérito oficial 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. O relatório final deste inquérito deve ser, em princípio, tornado público.

2. Os Membros devem cooperar entre si de modo a facilitar a investigação sobre os acidentes marítimos graves referidos no parágrafo 1 da presente Regra.

##### Norma A5.1.6 – Acidentes marítimos

(Sem disposições)

▪ Princípio orientador B5.1.6 - Acidentes marítimos

(Sem disposições)

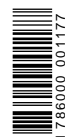
#### Regra 5.2 – Responsabilidades do Estado do porto

Objectivo: permitir que todos os Membros assumam as responsabilidades que lhes incumbem em virtude da presente Convenção no que respeita à cooperação internacional necessária para assegurar a aplicação e o cumprimento das normas da Convenção a bordo de navios estrangeiros

##### Regra 5.2.1 – Inspeções no porto

1. Todo o navio estrangeiro que faça escala, no curso normal da sua actividade ou por motivos inerentes à sua operação, no porto de um Membro pode ser sujeito a inspecção, de acordo com as disposições do parágrafo 4, Artigo V, para verificar a conformidade com as prescrições da presente Convenção relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo, incluindo os direitos dos marítimos.

2. Todos os Membros devem aceitar o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo exigidos pela Regra 5.1.3 como



1786000 001177

ates-tando a conformidade, salvo prova em contrário, com as prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos. Por conseguinte, salvo nos casos especificados no Código, a inspecção nos seus portos deve ser limitada ao controlo do certificado e da declaração.

3. As inspecções nos portos são efectuadas por pessoal autorizado, de acordo com as disposições do Código e de outros acordos internacionais aplicáveis que regulem as inspecções no território do Membro, a título de controlo dos navios pelo Estado do porto. Estas inspecções devem limitar-se à verificação de que os aspectos examinados estão em conformidade com as prescrições aplicáveis dos Artigos e Regras da presente Convenção, bem como apenas da Parte A do Código.

4. As inspecções efectuadas ao abrigo da presente Regra devem basear-se num sistema eficaz de inspecção e vigilância, estabelecido pelo Estado do porto e capaz de contribuir para assegurar que as condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo de navios que escalam o porto do Membro interessado, estão conformes com as prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

5. Nos relatórios submetidos pelos Membros ao abrigo do artigo 22 da Constituição, devem ser incluídas informações relativas ao sistema mencionado no parágrafo 4 da presente Regra, incluindo o método utilizado para avaliar a sua eficácia.

#### Norma A5.2.1 – Inspeções no porto

1. Quando um funcionário autorizado que se tenha apresentado a bordo para efectuar uma inspecção, tenha solicitado, quando aplicável, o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo, constatar que:

- a) os documentos exigidos não são apresentados ou não estão actualizados ou são falsos, ou não contêm as informações exigidas pela presente Convenção, ou não são válidos por qualquer outra razão;
- b) existem motivos fortes para crer que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão conformes com as prescrições da presente Convenção; ou
- c) existem motivos razoáveis para julgar que o navio mudou de bandeira com o objectivo de escapar à obrigação de cumprir as disposições da presente Convenção; ou
- d) foi apresentada uma queixa baseada no facto de que determinadas condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão conformes com as prescrições da presente Convenção; pode ser efectuada uma inspecção mais aprofundada para verificar as condições de trabalho e de vida a bordo do navio. Tal inspecção será, em qualquer dos casos, efectuada sempre que as condições de trabalho e de vida que se considerem deficientes ou se alegue que o são, possam constituir um perigo real para a segurança, saúde ou protecção dos marítimos,

ou quando o funcionário autorizado tenha motivos para crer que quaisquer deficiências constituem uma infracção grave às prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos.

2. Sempre que for efectuada uma inspecção mais aprofundada num navio estrangeiro no porto de um Membro por pessoal autorizado nas circunstâncias indicadas no parágrafo 1, alínea a), b) ou c) da presente Norma, deve incidir, em princípio, sobre os pontos enumerados no Anexo A5-III.

3. No caso da apresentação de uma queixa nos termos do parágrafo 1, alínea d) da presente Norma, a inspecção deve limitar-se, em geral, ao objecto da queixa, a menos que a queixa, ou a sua instrução forneça motivos fortes para proceder a uma inspecção aprofundada, de acordo com o parágrafo 1, alínea b) da presente Norma. Para efeitos do parágrafo 1, alínea d) da presente Norma, deve entender-se por “queixa” qualquer informação submetida por um marítimo, uma organização profissional, associação, sindicato ou, de uma forma geral, qualquer pessoa com interesse na segurança do navio, incluindo os riscos para a segurança ou saúde dos marítimos a bordo.

4. Quando, na sequência de uma inspecção mais detalhada, se constata que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com as prescrições da presente Convenção, o funcionário autorizado deve comunicar imediatamente ao comandante do navio as deficiências constatadas e os prazos em que devem rectificá-las. Se o funcionário autorizado considerar que as deficiências constatadas são significativas, ou estiverem relacionadas com uma queixa apresentada nos termos do parágrafo 3 da presente Norma, o funcionário autorizado deve comunicá-las às organizações de armadores e de marítimos presentes no território do Membro, e pode:

- a) informar um representante do Estado da bandeira;
- b) transmitir as informações pertinentes às autoridades competentes do próximo porto de escala.

5. O Membro em cujo território a inspecção é efectuada tem o direito de enviar ao Director-Geral do Secretariado Internacional do Trabalho uma cópia do relatório de inspecção acompanhada, se possível, da resposta enviada, no prazo prescrito, pelas autoridades competentes do Estado da bandeira, para que sejam tomadas todas as medidas consideradas adequadas e úteis para assegurar que estas informações são registadas e comunicadas às partes susceptíveis de utilizar os meios de recurso pertinentes.

6. Quando, após uma inspecção mais aprofundada por parte de um funcionário autorizado, se constatou que o navio não cumpre as prescrições da presente Convenção, e que:

- a) as condições a bordo apresentam um perigo evidente para a segurança, saúde ou protecção dos marítimos; ou



1786000 001177

b) a não-conformidade constitui uma infracção grave ou repetida às prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos; o funcionário autorizado deve tomar medidas para assegurar que o navio não sai para o mar enquanto as não-conformidades mencionadas nas alíneas a) ou b) do presente parágrafo não tenham sido rectificadas ou enquanto não tenha sido aceite um plano com vista à sua rectificação e que considere que o plano será executado rapidamente. Se o navio for impedido de sair, o funcionário autorizado deve informar desse facto, quanto antes, o Estado da bandeira e convidar um dos seus representantes a estar presente, se possível, solicitando ao Estado da bandeira uma resposta no prazo prescrito. O funcionário autorizado deve também informar, quanto antes, as organizações de armadores e de marítimos adequadas do Estado do porto onde a inspecção foi efectuada.

7. Todos os Membros devem assegurar que o seu pessoal autorizado receba orientações, do tipo indicado na Parte B do Código, relativas à natureza das circunstâncias que justificam a detenção de um navio nos termos do parágrafo 6 da presente Norma.

8. No exercício das responsabilidades que lhes incumbem nos termos da presente Norma, todos os Membros devem evitar, na medida do possível, deter ou atrasar indevidamente um navio. Se se demonstrar que o navio foi indevidamente detido ou atrasado, devem ser pagas indemnizações por quaisquer perdas e danos sofridos. O ónus da prova recai sempre sobre o queixoso.

#### Princípio orientador B5.2.1 - Inspeção no porto

1. A autoridade competente deveria formular uma política de inspecção para o pessoal autorizado a efectuar inspecções nos termos da Regra 5.2.1. O objectivo desta política deveria ser o de assegurar uma certa coerência e por outro lado orientar as actividades de inspecção e aplicação relacionadas com as prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos. O enunciado desta política deveria ser comunicado a todo o pessoal autorizado e estar à disposição do público, bem como dos armadores e dos marítimos.

2. Para efeitos de formulação de uma política relativa às circunstâncias que fundamentam a detenção de um navio nos termos do parágrafo 6 da Norma A5.2.1, a autoridade competente deveria ter em conta que, no que respeita às infracções referidas no parágrafo 6, alínea b) da Norma A5.2.1, a gravidade da violação pode dever-se à natureza da deficiência em questão. Isto aplica-se especialmente nos casos de violação dos direitos e princípios fundamentais, ou dos direitos em matéria de emprego e dos direitos sociais dos marítimos, nos termos dos Artigos III e IV. Por exemplo, o emprego de uma pessoa de idade inferior à prescrita deveria ser considerado como uma infracção grave, ainda que diga respeito a uma só pessoa a bordo. Em outros casos, deveria ter-se em conta o número de deficiências diferentes constatadas no decorrer de uma inspecção: por exemplo, poderiam

eventualmente ser necessárias várias deficiências relativas ao alojamento, à alimentação e ao serviço de mesa, que por si não constituam ameaça à segurança ou à saúde, para que se considere que constituem uma infracção grave.

3. Os Membros deveriam, na medida do possível, cooperar entre si para a adopção de directivas relativas às políticas de inspecção, reconhecidas a nível internacional, nomeadamente, no que respeita às circunstâncias que justificam a detenção de um navio.

#### Regra 5.2.2 - Procedimentos de tratamento em terra de queixas dos marítimos

1. Todos os Membros devem assegurar que os marítimos que se encontram a bordo de navios que escalam um porto situado no seu território e que denunciam uma infracção às prescrições da Convenção, incluindo os direitos dos marítimos, tenham o direito de apresentar uma queixa para a resolver de forma rápida e concreta.

#### Norma A5.2.2 - Procedimentos de tratamento em terra de queixas dos marítimos

1. Uma queixa de um marítimo que alegue uma infracção às prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos, pode ser apresentada junto de um funcionário autorizado no porto de escala do navio. Nesse caso, o funcionário autorizado deve realizar um inquérito preliminar.

2. Quando adequado, e consoante a natureza da queixa, o inquérito preliminar deve verificar se foram adoptados os procedimentos de queixa a bordo previstos na Regra 5.1.5. O funcionário autorizado pode igualmente efectuar uma inspecção mais aprofundada, de acordo com a Norma A5.2.1.

3. O funcionário autorizado deve, quando necessário, incentivar a resolução da queixa a bordo do navio.

4. Se o inquérito ou a inspecção conduzida nos termos da presente Norma revelar uma não-conformidade com o parágrafo 6 da Norma A5.2.1, devem ser aplicadas as disposições desse parágrafo.

5. Quando as disposições do parágrafo 4 da presente Norma não se aplicam e a queixa não for resolvida a bordo do navio, o funcionário autorizado deve comunicar sem demora o facto ao Estado da bandeira, procurando obter, num prazo determinado, conselhos e um plano de medidas correctivas.

6. Quando a queixa não for resolvida, apesar das medidas tomadas de acordo com o parágrafo 5 da presente Norma, o Estado do porto deve enviar uma cópia do relatório elaborado pelo funcionário autorizado ao Director-Geral. O relatório deve ser acompanhado de todas as respostas recebidas nos prazos determinados pela autoridade competente do Estado da bandeira. As organizações de armadores e de marítimos apropriadas do Estado do porto devem ser também informadas. Além disso, o Estado do porto deve enviar ao Director-Geral, com regularidade, estatísticas e informações relativas a queixas já solucionadas. Estas duas comunicações são efectuadas para que, com base numa acção adequada e rápida, seja mantido um registo destes dados, do qual



1786000 001177

será dado conhecimento às partes, incluindo as organizações de armadores e de marítimos que possam utilizar os meios de recurso pertinentes.

7. Devem ser tomadas medidas adequadas para garantir a confidencialidade das queixas apresentadas pelos marítimos.

▪ Princípio orientador B5.2.2 - Procedimentos de tratamento em terra de queixas de marítimos

1. Quando uma queixa mencionada na Norma A5.2.2 for tratada por um funcionário autorizado, este deveria determinar em primeiro lugar se se trata de uma queixa de natureza geral que envolve todos os marítimos a bordo do navio ou uma categoria de marítimos, ou de uma queixa relativa ao caso particular do marítimo em questão.

2. Se a queixa for de natureza geral, dever-se-ia ter em consideração o recurso a uma inspecção mais detalhada, em conformidade com a Norma A5.2.1.

3. Se a queixa se referir a um caso particular, dever-se-ia ter em consideração o resultado dos procedimentos a que se tenha recorrido a bordo para resolução da queixa. Se tais procedimentos não tiverem sido postos em prática, o funcionário autorizado deveria incentivar o queixoso a recorrer a todos os procedimentos disponíveis a bordo do navio. Devem existir razões válidas para justificar o exame de uma queixa antes que ela tenha sido submetida aos procedimentos de queixa a bordo. Tais procedimentos incluem a inadequação, ou demora indevidas, dos procedimentos internos ou ainda o receio do queixoso de sofrer represálias por ter apresentado uma queixa.

4. Em qualquer inquérito relativo a uma queixa, o funcionário autorizado deveria conceder ao comandante, ao armador e a qualquer pessoa implicada na queixa a possibilidade de exprimir o seu ponto de vista.

5. No caso de o Estado da bandeira demonstrar, em resposta à notificação pelo Estado do porto conforme estabelecido no parágrafo 5 da Norma A5.2.2, capacidade para tratar a questão e que dispõe de procedimentos adequados para esse fim, e se apresentar um plano de acção aceitável, o funcionário autorizado pode abster-se de intervir mais na resolução da queixa.

### Regra 5.3 - Responsabilidades do fornecedor de mão-de-obra

Objectivo: garantir que todos os Membros cumprem as responsabilidades que lhes incumbem em virtude da presente Convenção, no que respeita ao recrutamento, colocação e protecção social dos marítimos

1. Sem prejuízo do princípio da responsabilidade própria de cada Membro, no que respeita às condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira, todos os Membros têm também a responsabilidade de assegurar a aplicação das prescrições da presente Convenção relativas ao recrutamento, colocação e protecção em matéria de segurança social dos marítimos seus nacionais ou residentes ou ainda das pessoas domiciliadas no seu território, na medida em que esta responsabilidade está prevista na presente Convenção.

2. No Código figuram requisitos detalhados para a aplicação do parágrafo 1 da presente Regra.

3. Todos os Membros devem adoptar um sistema eficaz de inspecção e de vigilância para cumprir as suas responsabilidades enquanto fornecedor de mão-de-obra nos termos da presente Convenção.

4. Informações relativas ao sistema mencionado no parágrafo 3 da presente Regra, incluindo o método utilizado para avaliar a sua eficácia, deverão figurar nos relatórios submetidos pelos Membros ao abrigo do artigo 22 da Constituição.

### Norma A5.3 - Responsabilidades do fornecedor de mão-de-obra

1. Todos os Membros devem assegurar o cumprimento das prescrições da presente Convenção relativas ao funcionamento e às actividades dos serviços de recrutamento e colocação dos marítimos estabelecidos no seu território, mediante um sistema de inspecção e de vigilância e de procedimentos legais em caso de infracção às disposições em matéria de licenciamento e outras prescrições previstas na Norma A1.4.

Princípio orientador B5.3 - Responsabilidades do fornecedor de mão-de-obra

1. Os serviços privados de recrutamento e colocação dos marítimos estabelecidos no território do Membro que forneçam os serviços de um marítimo a um armador, onde quer que se encontrem, deveriam assumir a obrigação de garantir o cumprimento, por parte do armador, dos termos dos contratos de trabalho marítimo concluídos com os marítimos.

### ANEXO A5-I

Condições de trabalho e de vida dos marítimos que devem ser inspeccionadas e aprovadas pelo Estado da bandeira antes da certificação de um navio, de acordo com a Norma A5.1.3, parágrafo 1:

Idade mínima

Certificado médico

Qualificações dos marítimos

Contratos de trabalho marítimo Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados ou certificados ou regulamentados

Duração do trabalho ou do descanso

Lotações

Alojamento

Instalações de lazer a bordo

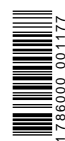
Alimentação e serviço de mesa

Saúde e segurança e prevenção dos acidentes

Cuidados médicos a bordo

Procedimentos de queixas a bordo

Pagamento de salários



1786000 001177

## ANEXO A5-II

### Certificado de Trabalho Marítimo

*(Nota: o presente Certificado deve ser acompanhado de uma  
Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo)*

Emitido nos termos das disposições do Artigo V e do Título 5 da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006  
adiante designada “a Convenção”) sob a autoridade do governo de:

.....

(designação completa do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar) por  
(designação completa e morada completa da autoridade competente ou da organização reconhecida  
devidamente autorizada nos termos das disposições da Convenção)

### Características do navio

Nome do navio .....

Distintivo do navio em número ou letras .....

Porto de registo .....

Data de registo .....

Arqueação bruta<sup>1</sup> .....

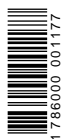
Número OMI .....

Tipo de navio .....

Nome e morada do armador<sup>2</sup> .....

1 Para os navios cobertos pelas disposições transitórias relativas à arqueação adoptadas pela IMO, a arqueação bruta é a indicada na rubrica OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Arqueação dos Navios (1969). (Artigo II. 1c) da Convenção).

2 Armador designa o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente Convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades. (Artigo II. 1j) da Convenção).



1786000 001177

*Certifica-se que:*

- 1 O navio foi inspeccionado e verificou-se a sua conformidade com as prescrições da Convenção e com as disposições da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo anexa.
- 2 As condições de trabalho e de vida dos marítimos, tal como especificadas no Anexo A5-I da Convenção, correspondem às disposições da legislação nacional adoptada pelo país supramencionado para aplicar a Convenção. Estas disposições nacionais constam da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo, Parte I.

O presente Certificado é válido até sem prejuízo de inspecções realizadas em conformidade com as disposições das Normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

O presente Certificado é apenas válido quando acompanhado da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo emitida em ..... a .....

Data da inspecção com base na qual se emitiu o presente Certificado .....

Emitido em ..... a .....

Assinatura do funcionário devidamente autorizado a emitir o Certificado

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme apropriado)

*Averbamentos para inspecção intermédia obrigatória e, se aplicável, inspecção suplementar*

Certifica-se que o navio foi inspeccionado em conformidade com as disposições das Normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção e que as condições de trabalho e de vida dos marítimos especificadas no Anexo A5-I da Convenção foram consideradas conformes às prescrições nacionais adoptadas pelo país supramencionado para aplicação da Convenção.

*Inspecção intermédia:*

(a efectuar entre a segunda  
e a terceira datas de  
aniversário do certificado)

Assinatura: .....

(Assinatura do funcionário autorizado)

Local: .....

Data: .....

(Selo branco ou carimbo da  
autoridade, conforme o caso)



1786000 001177

*Averbamentos adicionais (se aplicável)*

Certifica-se que o navio foi sujeito a uma inspecção adicional para verificação da sua conformidade com as prescrições nacionais que aplicam a Convenção, de acordo com o disposto na Norma A3.1, parágrafo 3, da Convenção (novo registo ou alteração substancial do alojamento) ou por outros motivos.

*Inspecção adicional:*  
(se aplicável)

Assinatura:  
(Assinatura do funcionário autorizado)

Local:

Data: .....  
(Selo branco ou carimbo da  
autoridade, conforme o caso)

*Inspecção adicional:*  
(se aplicável)

Assinatura: .....  
*Assinatura: (Assinatura do funcionário autorizado)*

Local: .....

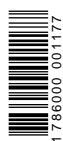
Data: .....  
(Selo branco ou carimbo  
da autoridade, conforme o caso)

*Inspecção adicional:*  
(se aplicável)

Assinatura: .....  
*Assinatura: (Assinatura do funcionário autorizado)*

Local: .....

Data: .....  
(Selo branco ou carimbo  
da autoridade, conforme o caso)



## Convenção do Trabalho Marítimo, 2006

### Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo - Parte I

*(Nota: a presente Declaração deve acompanhar o  
Certificado de Trabalho Marítimo do navio)*

Emitida sob a autoridade de: .....  
*(inserir o nome da autoridade competente conforme definida  
no Artigo II, parágrafo 1, alínea a), da Convenção)*

O navio com as seguintes características:

Nome do navio	Número OMI	Arqueação bruta

é explorado de acordo com as prescrições da Norma  
A5.1.3 da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006.

O abaixo assinado declara, em nome da autoridade competente supramencionada, que:

- as disposições da Convenção do Trabalho Marítimo estão totalmente incorporadas nas prescrições nacionais abaixo indicadas;
- estas prescrições nacionais estão contidas nas disposições nacionais abaixo referidas; são fornecidas explicações relativas ao conteúdo destas disposições, se necessário;
- os detalhes de qualquer disposição equivalente no conjunto, aplicável nos termos dos parágrafos 3 e 4 do Artigo VI, , são fornecidos <sob a rubrica correspondente das prescrições nacionais a seguir enumeradas> <na secção a seguir prevista para o efeito> (riscar o que não interessa);
- quaisquer isenções concedidas pela autoridade competente ao abrigo do Título 3 estão claramente indicadas na secção a seguir prevista para o efeito;
- as prescrições relativas a uma categoria específica de navios previstas pela legislação nacional são igualmente mencionadas sob a rubrica correspondente.



1786000 001177

- 1 Idade mínima (Regra 1.1)
- 2 Certificado médico (Regra 1.2)
- 3 Qualificação dos marítimos (Regra 1.3)
- 4 Contratos de trabalho marítimo (Regra 2.1)
- 5 Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados ou certificados ou regulamentados (Regra 1.4)
- 6 Duração do trabalho ou do descanso (Regra 2.3)
- 7 Lotações (Regra 2.7)
- 8 Alojamento (Regra 3.1)
- 9 Instalações de lazer a bordo (Regra 3.1)
- 10 Alimentação e serviço de mesa (Regra 3.2)
11. Saúde e segurança e prevenção dos acidentes (Regra 4.3)
12. Cuidados médicos a bordo (Regra 4.1)
13. Procedimentos de queixa a bordo (Regra 5.1.5)
14. Pagamento dos salários (Regra 2.2)

Nome: .....

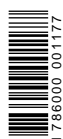
Categoria: .....

Assinatura: .....

Local: .....

Data: .....

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)



1786000 001177

*Disposições equivalentes no conjunto*  
(Nota: riscar o parágrafo não aplicável)

São a seguir indicadas as disposições equivalentes no conjunto, aplicáveis em conformidade com os parágrafos 3 e 4 do Artigo VI, da Convenção, com excepção das acima mencionadas (inserir descrição, se aplicável):

Não é aplicável qualquer disposição equivalente no conjunto.

Nome: .....

Categoria: .....

Assinatura: .....

Local: .....

Data: .....

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)

*Isenções*  
(Nota: riscar o parágrafo não aplicável)

São a seguir indicadas as isenções concedidas pela autoridade competente, em conformidade com o Título 3 da Convenção:

.....

Nenhuma isenção foi concedida.

Nome: .....

Categoria: .....

Assinatura: .....

Local: .....

Data: .....

(Selo branco ou carimbo da autoridade, conforme o caso)



1786000 001177

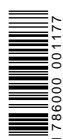
## Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo - Parte II

### *Medidas adoptadas para assegurar a conformidade contínua entre duas inspecções*

As seguintes medidas foram adoptadas pelo armador, cujo nome consta do Certificado de Trabalho Marítimo anexo à presente Declaração, para assegurar a conformidade contínua entre as inspecções:

(Indique a seguir as medidas adoptadas para assegurar a conformidade com cada um dos elementos enunciados na Parte I)

1. ☐ Idade mínima (Regra 1.1)  
.....
2. ☐ Certificado médico (Regra 1.2)  
.....
3. ☐ Qualificação dos marítimos (Regra 1.3)  
.....
4. ☐ Contratos de trabalho marítimo (Regra 2.1)  
.....
5. ☐ Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados  
ou certificados ou regulamentados (Regra 1.4)  
.....
6. ☐ Duração do trabalho ou do descanso (Regra 2.3)  
.....
7. ☐ Lotações (Regra 2.7)  
.....
8. ☐ Alojamento (Regra 3.1)  
.....
9. ☐ Instalações de lazer a bordo (Regra 3.1)  
.....
10. ☐ Alimentação e serviço de mesa (Regra 3.2)  
.....
11. ☐ Saúde e segurança e prevenção dos acidentes (Regra 4.3)  
.....
12. ☐ Cuidados médicos a bordo (Regra 4.1)  
.....
13. ☐ Procedimentos de queixa a bordo (Regra 5.1.5)  
.....
14. ☐ Pagamento dos salários (Regra 2.2)  
.....



Eu, abaixo assinado, certifico que as medidas supramencionadas foram adoptadas com vista a assegurar, entre as inspecções, a conformidade contínua com as prescrições citadas na Parte I.

Nome do armador<sup>1</sup>: .....

Morada da companhia: .....

Nome do signatário autorizado: .....

Categoria: .....

Assinatura do signatário autorizado: .....

Data: .....

(Selo branco ou carimbo do armador)

---

1 As medidas supramencionadas foram verificadas por (indicar o nome da autoridade competente ou da organização devidamente reconhecida) e, após inspecção do navio, foram consideradas conformes com os objectivos estabelecidos na alínea b) do parágrafo 10 da Norma A5.1.3 relativamente às medidas que visam garantir a conformidade inicial e contínua com as prescrições enunciadas na Parte I da presente Declaração.



1786000 001177

## Certificado de Trabalho Marítimo Provisório

Emitido nos termos das disposições do Artigo V e do Título 5  
da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (adiante designada  
como “a Convenção”) sob a autoridade do Governo de:

.....  
(Nome completo do Estado cuja bandeira  
o navio está autorizado a arvorar)

por

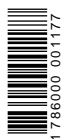
(Nome e morada completos da autoridade competente  
ou da organização reconhecida devidamente autorizada  
nos termos das prescrições da Convenção)

### Características do navio

Nome do navio .....  
Distintivo do navio em número ou letras .....  
Porto de registo .....  
Data de registo .....  
Arqueação bruta<sup>1</sup> .....  
Número OMI .....  
Tipo de navio .....  
Nome e morada do armador<sup>2</sup> .....

1 Para os navios cobertos pelas disposições transitórias relativas à arqueação adoptadas pela IMO, a arqueação bruta é a indicada na rubrica OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Arqueação dos Navios (1969). (Artigo II. 1c) da Convenção).

2 Armador designa o proprietário do navio ou qualquer entidade ou pessoa, tal como o gestor, agente ou fretador a casco nu, a quem o proprietário tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, assumindo essa responsabilidade, tenha aceite encarregar-se das tarefas e obrigações que incumbem aos armadores nos termos da presente Convenção, independentemente de outras entidades ou pessoas assumirem, em seu nome, a execução de algumas dessas tarefas ou responsabilidades. (Artigo II. 1j) da Convenção).



1786000 001177

Para os efeitos do parágrafo 7 da Norma A5.1.3 da Convenção, certifica-se que:

- a) este navio foi inspecionado, na medida do razoável e possível, relativamente às matérias indicadas no Anexo A5-I da Convenção, tendo em conta a verificação dos elementos especificados a seguir nas alíneas b), c) e d);
- b) o armador demonstrou, à autoridade competente ou à organização reconhecida que estão a ser aplicados a bordo do navio procedimentos adequados para assegurar a conformidade com as disposições da Convenção;
- c) o comandante tem conhecimento das prescrições da Convenção e das obrigações relativas à sua aplicação;
- d) as informações exigidas foram apresentadas à autoridade competente ou à organização reconhecida com vista à emissão de uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo.

O presente Certificado é válido até sem prejuízo de inspecções realizadas em conformidade com as disposições das Normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

Data da inspecção mencionada nos termos do ponto a) anterior

.....

Emitido em a ..... a .....

Assinatura do funcionário devidamente autorizado que emitiu o presente Certificado provisório

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme o caso)

### ANEXO A5-III

Elementos gerais sujeitos a um controlo detalhado por um funcionário autorizado do Estado do porto de um Membro que efectue inspecções ao abrigo da Norma A5.2.1:

Idade mínima

Certificado médico

Qualificação dos marítimos

Contratos de trabalho marítimo

Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados ou certificados ou regulamentados

Duração do trabalho ou do descanso

Lotações

Alojamento

Instalações de lazer a bordo

Alimentação e serviço de mesa

Saúde e segurança e prevenção dos acidentes

Assistência médica a bordo

Procedimentos de queixa a bordo

Pagamento dos salários



## ANEXO B5-I

### EXEMPLO DE DECLARAÇÃO NACIONAL

Ver Princípio orientador B5.1.3, parágrafo 5

#### Convenção do Trabalho Marítimo, 2006

Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo-Parte I

*(Nota: a presente Declaração deve acompanhar  
o Certificado de Trabalho Marítimo do navio)*

Emitida sob a autoridade de: **Ministério dos  
Transportes Marítimos de Xxxxxx**

O navio com as seguintes características:

Nome do navio	Número OMI	Arqueação bruta
N/M EXEMPLO	12345	1.000

é explorado de acordo com a Norma A5.1.3 da Convenção do Trabalho

- a) as disposições da Convenção do Trabalho Marítimo estão totalmente incorporadas nas prescrições nacionais abaixo indicadas;
- b) estas prescrições nacionais estão contidas nas disposições nacionais abaixo referidas; são fornecidas explicações relativas ao conteúdo destas disposições, se necessário;
- c) os detalhes sobre qualquer disposição equivalente no conjunto, aplicável ao abrigo dos parágrafos 3 e 4 do Artigo VI, , são fornecidos <sob a rubrica correspondente das prescrições nacionais a seguir enumeradas> <na secção a seguir prevista para o efeito> (riscar o que não interessa);
- d) quaisquer isenções concedidas pela autoridade competente ao abrigo do Título 3 estão claramente indicadas na secção a seguir prevista para o efeito;
- e) as prescrições relativas a uma categoria específica de navios previstas pela legislação nacional são igualmente mencionadas sob a rubrica correspondente.

#### 1. Idade mínima (Regra 1.1)

Lei Marítima nº 123 de 1905, emendada (“Lei”), Capítulo X; Regulamentação Marítima (“Regulamentos”), 2006, Regras 1111-1222.

As idades mínimas são as enunciadas na Convenção.

O termo “noite” designa o período compreendido entre as 21 horas e as 6 horas, excepto disposto em contrário pelo Ministério dos Transportes Marítimos (o “Ministério”).

O Anexo A dá exemplos de trabalhos perigosos proibidos a menores de 18 anos. Em navios de carga, nenhum menor de 18 anos trabalha nas zonas assinaladas no plano do navio como “áreas perigosas” (anexado à presente Declaração).

#### 2. Certificado médico (Regra 1.2)

Lei, Capítulo XI; Regulamentos, Regras 1223-1233.

Os certificados médicos devem cumprir as prescrições da STCW, quando aplicáveis; nos outros casos, as prescrições da STCW são aplicadas com os ajustamentos necessários.

Os optometristas qualificados que figuram na lista aprovada pelo Ministério podem emitir certificados relativos à visão.

Os exames médicos cumprem as directivas da OIT/OMS mencionadas no Princípio orientador B1.2.1.



1786000 001177

## Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo - Parte II

Medidas adoptadas para assegurar a conformidade contínua entre duas inspecções

As seguintes medidas foram adoptadas pelo armador cujo nome consta do Certificado de Trabalho Marítimo anexo à presente Declaração, para assegurar a conformidade contínua entre as inspecções:

(Indique a seguir as medidas adoptadas para assegurar a conformidade com cada um dos elementos enunciados na Parte I)

### 1. Idade mínima (Regra 1.1)

X

A data de nascimento de cada marítimo é mencionada junto ao seu nome no rol da tripulação.

O comandante ou um oficial agindo em seu nome (“o oficial competente”) verifica o rol no início de cada viagem e regista a data desta verificação.

Cada marítimo menor de 18 anos recebe, no momento da contratação, uma nota que o impede de trabalhar de noite ou de efectuar os trabalhos considerados perigosos enumerados no anexo (ver Parte I, Secção 1) ou qualquer outro trabalho perigoso. Esta nota recomenda que o marítimo consulte o oficial competente em caso de dúvida na matéria. O oficial competente conserva uma cópia da nota assinada pelo marítimo abaixo da menção “recebida e lida”, bem como a data da assinatura.

### 2. Certificado médico (Regra 1.2)

X

O oficial competente mantém os certificados médicos a título estritamente confidencial, bem como uma lista, elaborada sob a sua responsabilidade, indicando para cada marítimo a bordo: as funções, a data do(s) certificado(s) médico(s) em vigor, bem como o estado de saúde indicado no certificado.

Em caso de dúvida quanto à aptidão do marítimo para exercer uma função ou funções específicas, o oficial competente consulta o médico que acompanha o marítimo ou qualquer outro profissional de saúde qualificado e regista um resumo das suas conclusões, bem como o seu nome, número de telefone e a data da consulta.

## Resolução nº 94/VIII/2013

A Assembleia Nacional vota, nos termos da alínea m) do artigo 175º da Constituição, a seguinte Resolução:

Artigo único

É eleito o Cidadão António do Espírito Santo Fonseca para desempenhar o cargo de Provedor de Justiça, nos termos da alínea b) do número 1 do artigo 181º da Con-

stituição conjugado com o artigo 6º da Lei nº 29/2003, de 4 de Agosto.

Aprovada em 13 de Dezembro de 2013.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Basílio Mosso Ramos*.



## I SÉRIE BOLETIM OFICIAL

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: [www.incv.cv](http://www.incv.cv)



Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde  
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09  
Email: [kioske.incv@incv.cv](mailto:kioske.incv@incv.cv) / [incv@incv.cv](mailto:incv@incv.cv)

**I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do Boletim Oficial devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-Lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.**

