

Escola Superior Náutica Infante D. Henrique

Departamento de Transportes e Logística



Critério de análise do impacto da implementação da Convenção sobre o Trabalho Marítimo (MLC 2006)

Trabalho de Projeto para Obtenção do Grau de Mestre em Gestão Portuária

Susana Patrícia Barroco dos Santos

Orientador: Professora Doutora Marlene Calderón

Coorientador: Professor Doutor Abel Simões

Setembro de 2015

Escola Superior Náutica Infante D. Henrique

Departamento de Transportes e Logística



Critério de análise do impacto da implementação da Convenção sobre o Trabalho Marítimo (MLC 2006)

Trabalho de Projeto para Obtenção do Grau de Mestre em Gestão Portuária

Susana Patrícia Barroco dos Santos

Orientador: Professora Doutora Marlene Calderón

Coorientador: Professor Doutor Abel Simões

Setembro de 2015

Resumo

A Convenção do Trabalho Marítima (*Maritime Labour Convention* (MLC 2006)) nasceu da cooperação e do consenso entre os governos, os armadores e os marítimos. A MLC tem como principal objetivo estabelecer as responsabilidades dos governos e dos armadores para com os seus marítimos.

Tendo em consideração que o sucesso da implementação da MLC depende de vários protagonistas e também de organizações internacionais, em especial a IMO e a ILO, é essencial compreender a eficácia das medidas que estão a ser realizadas, pelos diversos protagonistas, para que a MLC 2006 possa cumprir o seu verdadeiro propósito de melhorar as condições de trabalho a bordo dos navios.

Este trabalho de projeto pretende analisar as normas que estão a ser executadas por diversos organismos e, noutra vertente, dinamizar um critério que permita avaliar o efeito da Convenção, assim como conceber estratégias/recomendações sobre potenciais aspetos que deverão ser considerados numa futura revisão.

A análise das entrevistas e questionários revela que existem várias premissas que não são devidamente implementadas e de algumas melhorias que já podem ser apontadas. O ainda frequente descuido nos salários, alimentação, segurança, higiene, saúde e as fiscalizações irregulares lesam a importância da MLC perante os Marítimos.

Palavras-Chave: Convenção do Trabalho Marítimo, Marítimos, Condições Laborais, Armadores, MLC

Abstract

The Maritime Labour Convention (MLC 2006) was born of cooperation and consensus among governments, shipowners and seafarers. The MLC has as objective to establish the responsibilities of governments and the owners for their seafarers.

Taking into account that the successful implementation of the MLC depends on several protagonists and also of international organizations such as the IMO and the ILO, it is essential to understand the effectiveness of the measures that are to be carried out by various protagonists, for which the MLC 2006 to fulfil its true purpose of improving working conditions on board ships.

The goals are intended to analyse the standards that are to be implemented by various agencies, and, in another aspect, streamline a criterion to assess the effect of the Convention, as well as do strategies/recommendations on potential aspects that should be considered in a future review. Through the analysis of the interviews and questionnaires we realize that there are still several regulations which are not properly implemented and some improvements can already be identified.

The still frequent carelessness in wages, catering, safety, hygiene, health and the irregular checks disservice the importance of the MLC 2006, before the seafarers.

Key Words: Maritime Labour Convention, MLC, Seafarers, Labour Conditions, Shipowners

Agradecimentos

A realização deste projeto apenas foi possível devido ao auxílio acolhido ao longo do processo de Mestrado.

Declaro a minha honesta gratidão à Professora Doutora Marlene Calderón, pela pronta aceitação do convite para assumir o estatuto de orientadora, sabedora profunda do tema em causa, pela conhecedora orientação, bem como pela forma como motivou e acompanhou o presente projeto.

Ainda a minha franca gratidão ao meu Coorientador Professor Doutor Abel Simões, pela pronta aceitação do convite para assumir o estatuto de Co-Orientador, constante motivação e apoio demonstrado ao longo deste projeto.

Aos entrevistados (ITF, Associação de Armadores da Marinha de Comércio, à EMSA e General Maritime) e aos marítimos participantes no inquérito pela disponibilidade, partilha de conhecimento e estímulo.

Aos meus pais e irmão pelo apoio e dedicação que me prestaram.

Ao Thijs, que apesar da distância me motivou constantemente durante a realização deste projeto.

Índice Geral

RESUMO	V
ABSTRACT	VI
AGRADECIMENTOS	VII
ÍNDICE GERAL	VIII
ÍNDICE DE FIGURAS	X
ÍNDICE DE TABELAS	XI
1 INTRODUÇÃO	1
1.1 OBJETIVOS GERAIS	1
1.2 HIPÓTESES	2
1.3 PERGUNTA DE INVESTIGAÇÃO	2
1.4 ORGANIZAÇÃO DOS CAPÍTULOS	2
2 METODOLOGIA	4
2.1 ESTRATÉGIA DE RECOLHA DOS DADOS	4
2.2 PARTICIPANTES NA INVESTIGAÇÃO	4
2.3 MARÍTIMOS/ <i>PLAYERS</i> MARÍTIMOS	5
2.4 INQUÉRITOS	5
2.5 QUESTIONÁRIOS	6
2.6 CALENDARIZAÇÃO DAS ATIVIDADES	7
3 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA: ANÁLISE HISTÓRICA DA MLC	10
3.1 LA FOLLETTE SEAMEN'S ACT 1915	10
3.2 INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO)	11
3.3 INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION (ISF)	13
3.4 INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF)	14
4 A MLC 2006	16
4.1 EM DIREÇÃO A UMA ÚNICA CONVENÇÃO DO TRABALHO MARÍTIMO	16
4.2 OBJETIVOS DA MLC	19
4.3 RATIFICAÇÃO E ENTRADA EM VIGOR	20
4.4 ESTRUTURA DA CONVENÇÃO	20
4.5 CONTEÚDO DA MLC	21
4.6 EXCLUSÕES DA MLC 2006	27
4.7 PAÍSES RATIFICADORES	28

4.8	IMPLEMENTAÇÃO DA MLC 2006 NA UNIÃO EUROPEIA	30
4.8.1	<i>Legislação da UE</i>	30
4.8.2	<i>Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA)</i>	31
4.9	IMPLEMENTAÇÃO DA MLC 2006 EM PORTUGAL.....	38
4.9.1	<i>Legislação Nacional</i>	39
5	IMPACTO DAS PROVISÕES DA CONVENÇÃO NOS MARÍTIMOS	40
5.1	ANÁLISE DOS INQUÉRITOS AOS MARÍTIMOS.....	42
5.1.1	<i>Nacionalidade</i>	42
5.1.2	<i>Género</i>	43
5.1.3	<i>Sector Marítimo</i>	44
5.1.4	<i>Conhecimento da Existência da MLC 2006</i>	46
5.1.5	<i>Divulgação da MLC,2006</i>	47
5.1.6	<i>Provisões da MLC 2006 com maior impacto no bem-estar a bordo</i>	48
5.1.7	<i>Experiências passadas onde as provisões da MLC 2006 não foram cumpridas</i>	49
5.1.8	<i>A entrada em vigor da MLC 2006 e confiança em reclamar melhores condições</i>	50
5.1.9	<i>Os Armadores e o cumprimento dos requisitos da MLC 2006</i>	51
5.1.10	<i>Impacto da Convenção no trabalho diário dos marítimos</i>	52
5.2	ANÁLISE DAS ENTREVISTAS	54
6	ANÁLISE CRÍTICA DOS RESULTADOS E PROPOSTAS/MEDIDAS DE MELHORIA DA MLC.....	58
6.1	IDENTIFICAÇÃO DOS PRINCIPAIS DESAFIOS NA IMPLEMENTAÇÃO DA MLC,2006	58
6.1.1	<i>Controlo do Estado do Porto (PSC)</i>	58
6.1.2	<i>Fatores Motivacionais não abordados</i>	59
6.2	APRECIÇÃO DOS COMENTÁRIOS RECEBIDOS DOS MARÍTIMOS E DAS ENTREVISTAS	60
6.3	RECOMENDAÇÕES	65
7	CONCLUSÃO	68
	BIBLIOGRAFIA	71
	ANEXOS	77
	ANEXO 1 – INQUÉRITOS AOS MARÍTIMOS.....	77
	ANEXO 2 – ENTREVISTA REALIZADA À EMSA	80
	ANEXO 3 - ENTREVISTA REALIZADA AO ITF.....	81
	ANEXO 4 - ENTREVISTA REALIZADA À GENERAL MARITIME	82
	ANEXO 5 – ENTREVISTA À ASSOCIAÇÃO DE ARMADORES DA MARINHA DE COMÉRCIO (AAMC)	84
	ANEXO 6 – PAÍSES QUE JÁ RATIFICARÃO A CONVENÇÃO MLC	85

Índice de Figuras

Figura 1 - Número de detenções por Provisões	38
Figura 2 - Nacionalidades participantes.....	43
Figura 3 - Participantes por Género.....	44
Figura 4 - Participantes por Sector Marítimo	45
Figura 5 - Conhecimento da Existência da MLC 2006.....	46
Figura 6 - Meios de Divulgação da MLC 2006.....	47
Figura 7 - Cumprimento das Provisões da MLC 2006.....	49
Figura 8 - Aumento da confiança dos marítimos na denúncia das más práticas	51
Figura 9 - Cumprimento dos requisitos da MLC 2006 por parte dos armadores.....	52
Figura 10 - Impacto da Convenção no dia-a-dia dos marítimos	53

Índice de Tabelas

Tabela 1- Calendarização das Atividades.....	8
Tabela 2 - Bandeiras de Conveniência (ITF, a)	28
Tabela 3 - Infrações à MLC 2006 de 20 de Agosto de 2013 a 20 de Agosto de 2014 (Fonte: Paris MoU)	35
Tabela 4 - Número de detenções por Provisões (Fonte Paris MoU)	37
Tabela 5 - Número de participantes por nacionalidade	43
Tabela 6- Participantes por Género	44
Tabela 7- Número de Participantes por Sector Marítimo	45
Tabela 8- Conhecimento da Existência da MLC 2006.....	46
Tabela 9- Meios de divulgação da MLC 2006	47
Tabela 10- Provisões da MLC 2006 com maior impacto no bem-estar a bordo.	48
Tabela 11- Cumprimento das Provisões da MLC,2006	50
Tabela 12- Aumento da confiança dos marítimos na denúncia das más práticas	51
Tabela 13- Cumprimento dos requisitos da MLC 2006 por parte dos armadores	52
Tabela 14- Impacto da Convenção no dia-a-dia dos marítimos	53

Lista de Abreviaturas

EMSA	Agência Europeia da Segurança Marítima
HTWG	High- level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards
ICSW	International Committee on Seafarers' Welfare
ILC	International Labour Conference
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
IOE	International Organization of Employers
ISF	International Shipping Federation
ISU	International Seafarer's Union
ITF	International Transport Federation
ITU	International Telegraph Union
JMC	Joint Maritime Commission
MARPOL	International Convention for the Prevention of Marine Pollution
MLC	Maritime Labour Convention
PSC MoU	Paris Memorandum of Understanding on Port State Control
PSC	Port State Control (Control de Estado do Porto)
PTMC	Preparatory Technical Maritime Conference
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
EU	União Europeia
WHO	World Health Organization

Definições – Legislação Nacional

«**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.

«**Arqueação bruta**», a calculada nos termos das disposições do anexo I da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969, ou outra Convenção que a substitua; em relação a navios abrangidos pelas disposições transitórias de arqueação adotadas pela Organização Marítima Internacional (OMI), a arqueação bruta é a indicada na rubrica «Observações» do certificado internacional de arqueação dos navios (1969).

«**Autoridade competente**» designa o ministro, o serviço governamental ou qualquer outra autoridade competente para aprovar regulamentos, decretos ou outras instruções de carácter obrigatório, no domínio referido na disposição em questão e fazê -las aplicar.

«**Certificado de trabalho marítimo**» designa o certificado referido na regra 5.1.3.

«**Contrato de trabalho a bordo de navio**», aquele pelo qual um marítimo se obriga, mediante retribuição, a prestar a sua atividade a bordo de navio, a outra ou outras pessoas, no âmbito de organização e sob autoridade destas.

«**Contrato de trabalho marítimo**» designa quer o contrato de trabalho quer as cláusulas do contrato.

«**Declaração de conformidade do trabalho marítimo**» designa a declaração referida na regra 5.1.3;

«**Marítimo**» designa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio a que se aplique a convenção MLC 2006.

«**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.

«**Repatriamento**», o regresso do marítimo ao local acordado pelas partes ou, na sua falta, ao país de residência, país de naturalidade ou ao porto de recrutamento, desde que aí seja aceite, e segundo opção do marítimo, nas circunstâncias previstas na presente lei e a expensas do armador, desde que em conformidade com a legislação que regula a entrada, saída, permanência e afastamento do território português.

«**Serviço de recrutamento e de colocação de marítimos**» designa qualquer pessoa, sociedade, instituição, agência ou outra organização do setor público ou privado que se ocupa do recrutamento de marítimos em nome de armadores ou da sua colocação ao serviço de armadores.

1 Introdução

A origem da Convenção do Trabalho Marítimo (*Maritime Labour Convention* (MLC 2006)), adiante também designada por, MLC, MLC 2006 ou por Convenção, assentou na cooperação e acordo entre os governos, os armadores e os marítimos. A MLC 2006 tem dois objetivos básicos que são assegurar, mundialmente, a protecção dos direitos dos marítimos e estabelecer um nível de equitatividade para países e armadores comprometidos em providenciar condições laborais e de habitabilidade para marítimos, protegendo-os da competição desleal dos navios não pertencentes a países não ratificadores.

1.1 Objetivos gerais

A motivação/objetivos gerais da investigação são enunciados da seguinte forma:

Caracterizar a MLC, 2006 e salientar os seus objetivos mostrando as responsabilidades dos governos e dos armadores para com os seus marítimos.

Pretende analisar e avaliar o impacto da Convenção e criar estratégias de melhoramento.

A estes objetivos gerais correspondem outros de carácter específicos que pretendemos alcançar, nomeadamente:

- a) Efetuar uma revisão da literatura sobre as convenções marítimas e a sua evolução;
- b) No que concerne ao sucesso da implementação da MLC analisar e comentar o impacto da mesma, tendo em consideração que depende de vários protagonistas e também das organizações internacionais IMO e ILO;
- c) Perceber a eficácia das medidas que estão a ser implementadas pelos vários protagonistas para que a MLC 2006 possa cumprir o seu verdadeiro propósito de melhorar as condições de trabalho a bordo dos navios.
- d) Analisar se os *players* marítimos estão preparados para colocar em prática os requisitos da MLC.

1.2 Hipóteses

Como forma de realizar respostas claras para a questão e objetivos foram construídas as seguintes hipóteses que iremos inferir aquando do tratamento da informação recolhida através dos questionários e entrevistas.

As Hipóteses de Investigação são as seguintes:

- Hipótese um: O sucesso da implementação da MLC depende de vários protagonistas e também das organizações internacionais IMO e ILO;
- Hipótese dois: A MLC 2006 está associada positivamente aos esforços de melhoramento às condições de trabalho a bordo dos navios.

1.3 Pergunta de Investigação

Pretende-se, com as entrevistas e questionários, obter resultados que nos possibilitem dar resposta à seguinte questão numa visão estratégica:

Qual o impacto da entrada em vigor da MLC 2006, na melhoria das condições laborais e de habitabilidade dos marítimos?

1.4 Organização dos capítulos

No presente, temos a introdução, com o enquadramento da temática e a exposição dos objetivos a alcançar.

No segundo capítulo enuncia-se a estrutura e a metodologia a adotar no desenvolvimento da problemática.

No terceiro capítulo executa-se um enquadramento teórico referente às Convenções que antecederam a MLC e caracteriza-se a *International Labour Organization*, *International Shipping Federation* e a *International Transport Workers' Federation*.

No quarto capítulo caracteriza-se a MLC, que pretende proteger os direitos dos trabalhadores marítimos de forma a contribuir para a segurança e operacionalidade do sector marítimo.

No quinto capítulo, utiliza-se uma análise qualitativa com recurso a entrevistas e questionários, associando-se alguns indicadores de forma a mostrar o impacto da MLC nas melhorias das condições laborais dos marítimos, inserindo-as num contexto de desenvolvimento de segurança no transporte marítimo.

No sexto capítulo, identificam-se os principais desafios na Implementação da MLC 2006. Deste modo, referem-se as expectativas iniciais quanto à sua implementação e o efeito imediato da Convenção com recurso a questionários e entrevistas.

O sétimo capítulo sintetiza os objetivos que este projeto se propôs alcançar e as principais conclusões do estudo.

2 Metodologia

A metodologia é definida como um delimitação dos passos a perseguir à ação. Assim, define Hill et all (2012, p. 21) a metodologia " (...) *é um processo de planeamento, execução e criatividade controlada*". Neste capítulo, é feita uma abordagem teórica ao tipo de investigação utilizada durante a realização deste projeto. Seguidamente é feita uma breve descrição dos participantes na investigação.

Assim, são referidas as estratégias de recolha de dados durante a investigação, nomeadamente através dos inquéritos (questionários e entrevistas) e a maneira como são tratados os dados.

2.1 Estratégia de recolha dos dados

A recolha de dados neste projeto baseou-se essencialmente nos inquéritos (entrevistas e questionários); na reunião de documentos (teses, artigos, publicações em jornais, *papers*, panfletos, pesquisa em sites etc.).

Noutra perspetiva, Lincoln e Guba (1985) referem que a recolha de dados deve ser interrompida quando os depoimentos começam a tornar-se repetitivos, pois nesta etapa, atingiu-se o "ponto de saturação". Por isso mesmo, atendendo ao período de tempo para a realização deste trabalho, decidiu-se concluir a recolha de dados no princípio de Fevereiro, por considerar que se haviam recolhido os dados suficientes no âmbito do projeto.

2.2 Participantes na Investigação

O presente projeto contou com a participação de marítimos no ativo, através da participação num questionário, bem como de players marítimos através da resposta a uma entrevista.

2.3 Marítimos/ *Players* Marítimos

Para a realização deste projeto não se privilegiou uma amostragem aleatória e numerosa, mas sim criteriosa ou intencional, ou seja, a seleção da amostra esteve sujeita a determinados critérios que permitiram a aprendizagem máxima sobre o fenómeno em estudo (Vale, 2000). Como tal elaborou-se um questionário junto de marítimos no ativo, uma vez que apenas estes poderiam responder fielmente ao impacto, que a Convenção teria nas suas condições de trabalho e habitabilidade. Procurou-se igualmente elaborar entrevistas junto de *players* marítimos que estivessem ligados não só a marítimos no ativo mas, que também tenham contribuído ativamente para o desenvolvimento da Convenção e implementação. Os *players* contactados abrangiam diversas áreas do sector marítimo, tais como administrações estatais envolvidas no desenvolvimento marítimo, sindicatos, armadores, agências de navegação, de recrutamento de pessoal de mar e Intituições que prestam auxílio e aconselhamento técnico à UE. Dos 15 pedidos de entrevistas enviados, apenas se obteve resposta positiva de 4, que são os participantes neste projeto. Participaram nas entrevistas profissionais ligados à ITF, à EMSA, à Associação de Armadores da Marinha de Comércio e à General Maritime.

A análise de conteúdo tem um conjunto de procedimentos estudados e bem documentados, através da seleção, criação de unidades e categorização de dados brutos. Podem-se produzir dados históricos como dados remanescentes da actividade passada como entrevistas, experiências, observação e levantamentos estando condicionados ao presente (Machado, 2005).

2.4 Inquéritos

O inquérito por questionário é um instrumento usado por um investigador na recolha de dados / informações sob o tema em estudo.

Segundo Hill (2012, p. 162) “o questionário faz parte de uma investigação, este consiste normalmente num conjunto de perguntas para solicitar informação sobre características dos casos. Os casos podem ser pessoas, famílias, empresas, instituições, sectores da

indústria, países, regiões de um país.” Os inquéritos utilizados na recolha de dados foram os questionários (marítimos no ativo) e as entrevistas (*players* marítimos).

2.5 Questionários

Foi realizado um questionário (anexo 1) durante o projeto que visou recolher informações sobre o impacto da implementação da MLC 2006, na vida dos marítimos ativos e as sugestões dos mesmos para futuras alterações à Convenção. Este foi constituído de questões fechadas para que se consigam obter respostas concretas, devido à orientação dos marítimos nesse sentido, e que permita a análise rápida e objetiva dos dados; e também de questões abertas para a obtenção de informação adicional e esclarecimentos.

O questionário foi submetido a um pré-teste. É importante a realização de um pré-teste porque é provável que não se consiga prever todos os problemas e/ou dúvidas que podem surgir durante a aplicação do questionário. Sem o pré-teste, pode haver grande perda de tempo, dinheiro e credibilidade caso se constate algum problema grave com o questionário já na fase de aplicação. Nesse caso o questionário terá que ser refeito e estarão perdidas todas as informações já recolhidas. Goode e Hatt (1972) afirmam que nenhuma quantidade de pensamento, não importa quão lógica seja a mente e brilhante a compreensão, pode substituir uma cuidadosa verificação empírica. Dai a importância de se perceber como irá ocorrer a recolha de dados numa situação real através do pré-teste. Mattar (1994) salienta que os pré-testes podem ser realizados, ainda nas primeiras fases do mesmo, quando este, ainda está em desenvolvimento. Segundo Goode e Hatt (1972), o pré-teste é um ensaio geral. Cada parte do procedimento deve ser projetada e implementada, exatamente, como o que será na hora efetiva da recolha de dados. O questionário deve ser apresentado na forma final e a amostra (embora menor) deve ser obtida da mesma forma, que se obterá a amostra final. Neste trabalho de projeto, os resultados do pré-teste não foram incluídos nos resultados finais.

Segundo Guerra (2006) a análise de conteúdo é entendida com uma metodologia para a análise de dados. Atualmente, são cada vez mais usadas as entrevistas de pesquisa para análise de material qualitativo. Os questionários ou inquéritos que quando cruzados com a análise qualitativa irão possibilitar, de forma mais fidedigna, inferir sobre as nossas

hipóteses de estudo formuladas. As vantagens, de uma entrevista consiste na flexibilidade “uma vez que permite explorar linhas de interrogatório que não estavam previstas; Pode ser marcada de acordo com a conveniência do entrevistado e o entrevistador, o que é um aspeto muito facilitador; Possibilita o aprofundamento dos assuntos” (Alves, 2012, p. 50). Contudo, pode ser inconveniente, porque a sua execução precisa de muito tempo.

Patton (1990) citado por Tuckman (2000: 517) refere que há três tipos de entrevistas que variam entre as que são totalmente informais ou de conversação e as que são altamente estruturadas e fechadas. Bogdan e Biklen (2000: 135) referem que as entrevistas qualitativas variam quanto ao grau de estruturação, desde as entrevistas estruturadas até às entrevistas não estruturadas. No entanto, este autor refere, ainda que as entrevistas semiestruturadas tem a vantagem de se ficar com a certeza de obter dados comparáveis entre os vários sujeitos. Neste projeto, optou-se pelas entrevistas semiestruturadas por parecem mais adequadas neste contexto e por permitirem maior obtenção de informação. Estas foram então conduzidas, através de um guião, onde se encontravam algumas questões gerais, que foram sendo exploradas mediante as respostas dadas pelos entrevistados. Neste contexto, Merton e Kendall (1946) citado por Bogdan e Biklen (1994: 134) referem que as entrevistas qualitativas podem ser relativamente abertas, centrando-se em determinados tópicos, ou podem ser guiadas por questões gerais. Estas entrevistas tinham como principal objetivo recolher as principais impressões e opiniões no que diz respeito a implementação da MLC 2006, por parte dos agentes marítimos participantes. Quando necessário contactou-se os entrevistados via correio electrónico, de forma a esclarecer dúvidas resultantes das entrevistas.

2.6 Calendarização das atividades

O projeto em causa decorreu durante ano letivo 2014/2015, tendo começado um ano após a entrada em vigor da MLC 2006. A calendarização das atividades, bem como os instrumentos de recolha de dados utilizados, encontram-se listados na tabela um, de acordo, com os vários momentos do projeto.

Tabela 1- Calendarização das Atividades

Designação da tarefa	Data de início	Data de fim	Duração
Elaboração da estrutura da tese	Julho 2014	Agosto 2014	1 Mês
Pesquisa Bibliográfica	Agosto 2014	Março 2015	7 Meses
Elaboração do inquérito, pré-teste e recolha de dados	Dezembro 2014	Fevereiro 2015	2 Mês
Análise Estatística e interpretação dos Questionários	Fevereiro 2015	Março 2015	1 Mês
Elaboração das Entrevistas e envio de Convites de Participação	Janeiro 2015	Março 2015	2 Meses
Elaboração das Entrevistas	Fevereiro 2015	Abril 2015	2 Meses
Elaboração da Análise Crítica dos Questionários e Entrevistas	Abril 2015	Mai 2015	1 Mês
Elaboração da Tese Escrita	Outubro 2014	Julho 2015	9 Meses

Da análise da Tabela 1, pode-se constatar que o projeto tem uma fase inicial, o desenvolvimento propriamente dito e uma fase final. A fase inicial do estudo coincidiu com o primeiro aniversário da entrada em vigor da MLC 2006. Nesta altura, com a saída de diversos artigos com informações importantes sobre o impacto da Convenção na melhoria das condições de trabalho e habitabilidade, fez-se a recolha bibliográfica de artigos que iriam ser utilizados neste projeto ou serviram, como ideia base, para o seu desenvolvimento tais como o artigo “Six months in force, eight years in the making” da ILO (2014), ou o artigo de Prof. Francisca Bernal, Jaime González-Gil e Prof. Francisco Piniella “Implementation of the MLC 2006 Convention: Effects on the development of regulation in the European Union and on vessels inspections under the PSC system”(2014) ou o livro de M. McConnell, D. Devlin e C. Dombia Henry “The Maritime Labour Convention 2006: A legal primer to na Emerging International Regime” (2011).

Procedeu-se igualmente à elaboração dos questionários e conseqüente pré- teste. Após o sucesso do pré- teste iniciou-se a recolha de dados através do mesmo. Simultaneamente elaborou-se a estrutura da entrevista e enviou-se via correio electrónico convite para a participação na mesma aos vários agentes marítimos. Após a conclusão da recolha de dados, quer através dos questionários, quer das entrevistas, iniciou-se a fase final do projeto. Durante esta fase final procedeu-se à análise dos dados recolhidos e deu-se início à

análise crítica das mesmas. Durante o processo os entrevistados foram contactados via correio electrónico para que prestassem esclarecimentos adicionais. Com a finalização deste projeto iniciou-se à elaboração das recomendações e conclusões.

3 Revisão Bibliográfica: Análise Histórica da MLC

Atualmente, aproximadamente 90% do comércio mundial é transportado por via marítima (Seafarers' Rights International, 2013) o que nos permite perceber a importância deste sector a nível internacional e consequentemente a importância do trabalho marítimo.

Pela natureza do trabalho, os marítimos ficam durante longos períodos de tempo privados de uma vida familiar, podem durante a escala em países estrangeiros, ficar expostos a perigos e a dificuldades, onde nem sempre será possível beneficiarem da necessária assistência (ILO, Recommendation 48 Seamen's Welfare in Ports (1936): "*Focused on Protecting Seafarers while ashore*" on *Maritime Labour Convention 2006: Seafarers' Bill of Rights- The best of times for Seafarers, the worst of times for Seafarer Welfare Agencies., 2006*) e são negligenciados a nível salarial, alimentar e horário laboral.

A necessidade de se criarem condições laborais dignas, independentes da bandeira do navio e da nacionalidade do marítimo, foi aumentando à medida que se percebeu que essas condições tinham influência direta na performance e segurança do sector e do meio marítimo.

3.1 La Follette Seamen's Act 1915

Com o naufrágio do navio Titanic, a necessidade de regulamentar o trabalho marítimo e de proteger socialmente os trabalhadores deste sector ganhou maior significado.

Andrew Furuseth, Presidente da International Seafarer's Union (ISU), com o apoio do Senador La Follette, elaborou uma legislação que diminuía o poderio que os Comandantes detinham, durante este período da indústria marítima e que regulamentava a segurança, habitabilidade, alimentação e pagamento de salários a bordo.

A "Magna Carta of the American seaman" como também foi apelidada esta legislação (Eastland Memorial Society), estipulava o seguinte:

1. Nove horas de trabalho diário (56 horas por semana);
2. *Standards* mínimos de limpeza e segurança a bordo;
3. A possibilidade dos tripulantes processarem armadores negligentes;
4. O direito do pagamento de metade do salário quando em porto;
5. O direito dos marítimos à sindicalização (*Britannia Steam Ship*).

Para além da ISU, à época da entrada em vigor do *Seaman Act* existiam outros sindicatos tais como o *Seamen Friendly Union and Protective Society* (1866), o *United Seamen's Association* (1875) e mais se formaram posteriormente, para se juntarem à reivindicação dos direitos dos trabalhadores, tais como a *National Maritime Union* em 1930 (Bunker, 2010).

Contudo, e apesar dos esforços sindicais na luta pela dignidade do trabalho marítimo, apenas a *International Labour Organization* conseguiu tornar-se, internacionalmente, influente, no que diz respeito à determinação dos direitos dos marítimos.

Para compreendermos as origens da Convenção do Trabalho Marítima, teremos de compreender a ILO e os organismos que a compõem.

3.2 International Labour Organization (ILO)

"Today is a historic day for the ILO with the coming into force of the Maritime Labour Convention 2006. Today this "seafarers' bill of rights" will become a binding international instrument and will apply to ships and seafarers representing nearly 60% of the world fleet. This is a remarkable achievement but even more encouraging is that as the rate of ratification keeps gathering momentum the Convention will, in the next year, cover well over 70% of the world's ships and seafarers. I call on all countries with a maritime interest to ratify- if they have not done so- and urge governments and shipowners to work effectively to implement this Convention" (Nautilus, 2013), Guy Ryder, *director-general, International Labour Organization*.

A ILO foi criada em 1919, como parte do Tratado de Versalhes, que pôs fim à Primeira Guerra Mundial. Fundou-se sobre a convicção primordial, de que a paz universal e permanente, somente pode estar baseada na justiça social. É a única das agências do

Sistema das Nações Unidas com uma estrutura tripartida, composta por representantes de governos, de organizações de empregadores e de trabalhadores. A ILO é responsável pela criação e aplicação das normas internacionais do trabalho (convenções e recomendações). As convenções, uma vez ratificadas por decisão soberana de um país, passam a fazer parte de seu ordenamento jurídico. (ILO, História)

Devido à especificidade do trabalho marítimo, e de forma a trabalhar de encontro à justiça social neste sector, a ILO fundou um departamento próprio, para se ocupar com as condições de trabalho e habitabilidade dos marítimos (*ILO, Shipping, Ports, Fisheries and Inland Waterways Sector.Promoting jobs, Protecting People, International Labour Organization*) e para representar as opiniões destes na ILO (ISF, *The ILO Maritime Labour Convention 2006: A Guide for the Shipping Industry, 2006*), a *International Shipping Federation* (ISF).

Para além da ISF, também a *Joint Maritime Commission* (JMC) e as sessões especiais sobre o trabalho marítimo na *International Labour Conference* (ILC) são consultores, (ILO, Shipping, Ports, Fisheries and Inland Waterways Sector.Promoting jobs, Protecting People, International Labour Organization).

Apesar de já existirem convenções e regulamentos que procuravam proteger os direitos dos marítimos, mantinha-se a dificuldade em perceber qual a extensão e proteção desses direitos, devido à mudança de jurisdição que sofrem ao longo do seu contrato de trabalho, Esta dificuldade agravava-se devido à multiplicação de direitos por diversas convenções com relevância questionável, para a indústria e sem ratificações uniformes entre os Estados de Pavilhão (Bauer, 2008). Tal, resultou numa implementação desorientada das convenções marítimas na realidade global desta indústria (Bolle, 2006).

A ILO desejava assim, elaborar um instrumento único e coerente que integrasse, tanto quanto possível, todas as normas atualizadas contidas nas convenções e recomendações internacionais do trabalho marítimo existentes, bem como os princípios fundamentais enunciados noutras convenções internacionais do trabalho (Conferência Internacional do Trabalho, 2006), nomeadamente:

1. A Convenção (nº 29) sobre o Trabalho Forçado, 1930;

2. A Convenção (nº 87) sobre a Liberdade Sindical e a Proteção do Direito Sindical, 1948;
3. A Convenção (nº 98) sobre o Direito de Organização e de Negociação Coletiva, 1949;
4. A Convenção (nº 100) sobre a Igualdade de Remuneração, 1951;
5. A Convenção (nº 105) sobre a Abolição do Trabalho Forçado, 1957;
6. A Convenção (nº 111) sobre a Discriminação (emprego e profissão), 1958;
7. A Convenção (nº 138) sobre a Idade Mínima de Admissão ao Emprego, 1973;
8. A Convenção (nº 182) sobre as Piores Formas de Trabalho das Crianças, 1999.

Percebemos assim, que na origem da MLC não está uma revolução do sistema laboral marítimo per se, mas antes na melhoria da implementação das proteções sociais já existentes e consideradas adequadas pelos próprios marítimos. (Cameron, 2013)

3.3 International Shipping Federation (ISF)

“We have worked for a very long time in close harmony with the ITF to get where we are today and we welcome that fact that this is a very strong step towards a level playing field in terms of employment standards and working conditions. We would encourage those countries which have yet to do so to ratify the MLC as soon as possible because we believe global enforcement is the key to delivering its objectives.” (Nautilus, 2013), Peter Hinchliffe, *secretary-general, International Shipping Federation.*

A *International Shipping Federation* representa os interesses dos marítimos na *International Labour Organization* e na *International Maritime Organization* (IMO). Esta coordena e representa a visão global da indústria marítima em assuntos que afetam, especialmente, os marítimos tais como a saúde, segurança e prevenção de acidentes, *standards* de emprego, relações industriais, condições laborais e de habitabilidade, *standards* para agências de recrutamento, fornecimento de mão-de-obra, *welfare* portuário, *standards* da certificação e formação, regulamentação as horárias de trabalho, informações sobre tabelas salariais e informações gerais sobre os direitos dos marítimos.

A ISF é composta por representantes de associações nacionais eleitos, para participarem em comitês empenhados em compilar as várias políticas laborais internacionais.

Aparte da ILO, a ISF colabora com a *International Maritime Organization* (IMO), o *World Health Organization* e com o *International Committee of Seafarers' Welfare* (ICSW) e com a *International Organization of Employers* (IOE). Além disso, a ISF tem uma estreita cooperação a nível mundial com as autoridades marítimas.

A ISF contribuiu, enormemente, para o desenvolvimento, implementação e atualização dos instrumentos laborais marítimos da ILO, e mais recentemente, durante o desenvolvimento da MLC, a ISF representava a perspetiva dos trabalhadores marítimos quanto à convenção.

A ISF conjuntamente com a *International Transport Workers' Federation* (ITF), que representa os direitos dos armadores, constituem a *Joint Maritime Commission* da ILO. (ISF, Constitution, International Shipping Federation 2010, 2010).

3.4 International Transport Workers' Federation (ITF)

"The MLC represents a significant leap forward in the global trade union campaign to improve the labour rights and labour standards of seafarers. It is a true watershed in international shipping which adds the pillar of workers' rights to existing standards of safety, security and crew standards" (Nautilus, 2013), Paddy Crumlin, *President, International Transport Workers' Federation*.

A primeira conferência internacional de marítimos e estivadores, que decorreu em Londres em 1896 sucedendo-se-lhe uma segunda sessão em 1897 e uma terceira em 1898. Com a incorporação dos sindicatos profissionais dos marítimos norueguês e sueco, a *International Federation of Ship, Dock and River Worker*, fundada por Havelock Wilsom, tornou-se internacional em 1897.

No congresso de 1898, esta adotou o nome *the International Transport Workers's Federation* e estabeleceu como objetivo agregar, a nível internacional, todos os trabalhadores do sector dos transportes, quer estes se dediquem ao transporte marítimo, ferroviário ou rodoviário. (ISF, Constitution, International Shipping Federation 2010, 2010).

A ITF, para além de corroborar os objetivos declarados pela ILO na sua constituição de 1944, ainda incorpora na sua constituição (Koswig, Annika):

- Promover o respeito pelos sindicatos e pelos direitos humanos a nível mundial;

- Trabalhar pela paz baseada na justiça social e no progresso económico;
- Ajudar os sindicatos afiliados a defender os interesses dos seus membros;
- Providenciar serviços de informação aos associados;
- Providenciar assistência geral a trabalhadores do sector dos transportes que estejam em dificuldades (ITF, b).

A ITF trabalha de perto com organizações internacionais, tais como a ILO e a IMO e com os sindicatos que a incorporam, nomeadamente, em temas como emprego, condições laborais ou segurança no sector dos transportes (ITF, a).

4 A MLC 2006

“The MLC means that the energy, natural resources, agricultural products, cars and consumer goods that we take for granted in our daily lives, will have been transported across the seas to shelves, farms, factories, offices and homes, by seafarers who will be entitled to decent working conditions. It also means that the next time you may be lucky enough to be on a cruise ship or commercial yacht for the holidays of a lifetime, your crew will have a safe and healthy working environment. Whilst your cruise ship and your time onboard will be looked after by seafarers who have the benefit of decent working conditions” (Nautilus, 2013), Cleopatra Dombia-Henry, director of labour standards and the “mother of the MLC”, International Labour Organization.

A MLC 2006 é uma convenção laboral internacional que foi adotada pela ILC da ILO, sob o artigo 19 da Constituição, numa sessão marítima em Fevereiro de 2006 em Genebra, Suíça. Entrou em vigor, tornando-se lei internacional, a 20 de Agosto de 2013. A MLC 2006 defende os direitos dos marítimos a condições de trabalho dignas e estabelece normas de competitividade justas para os armadores. Pretende-se que seja de fácil entendimento e adaptação, aplicada globalmente, e de ratificação unanime (ILO, i).

4.1 Em direção a uma única Convenção do Trabalho Marítimo

O primeiro passo em direção a uma convenção única que regulasse o trabalho marítimo foi dado pela *Joint Maritime Commission*, organização bipartida da qual, fazem parte armadores e marítimos que aconselham o Conselho de Administração da ILO em relação a assuntos marítimos (ILO, a). Assim, em 2001 sugeriu-se a revisão das convenções marítimas da ILO (ILO, d).

Normalmente, conhecido como o “Acordo de Genebra”, expressa o entendimento comum existente entre os armadores e marítimos quanto à evolução dos *standards* marítimos da ILO já existentes (Politakis, George).

A vontade de negociação do “Acordo de Genebra” partiu curiosamente dos armadores. Eles sentiram que a ratificação desigual das convenções da ILO em relação ao trabalho marítimo resultaram em obrigações pesadas e desiguais se comparadas com aquelas a que estavam obrigados os armadores de Estados não-ratificadores das mesmas (Blanck, John, 2007). Embora, o “Acordo de Genebra” não tenha posto em causa a validade das convenções marítimas já existentes, os marítimos e armadores, demonstraram sérias preocupações quanto à falha de implementação das mesmas, que nunca aportaram benefícios visíveis às condições laborais dos marítimos (Christodoulou-Vartosi, I & Pentsov, Dmitry).

Assim, o grupo de *Seafarers*- equivalente marítimo do grupo “Tripartido” da ILO, expressou que um novo mecanismo regulamentar era essencial para a proteção dos direitos laborais básicos nesta indústria global (JMC, a).

Os dois grupos concluíram que, a melhor forma de solucionar esta questão seria a consolidação das convenções marítimas já existentes da ILO, em apenas uma convenção, cuja aplicabilidade seria verificada pelo Estado de Controlo do Porto (JMC, b).

A JMC impulsionava, assim a criação de uma lei marítima internacional ao invés do favorecimento das leis nacionais, procurando uma maior complementaridade entre os regimes marítimos e laborais (McConnell, M; Devlin, D & Doumbia Henry, C).

Na sessão de Março de 2001, a ILO aceitou a resolução da JMC e estabeleceu o *High level Tripartite Group on Maritime Labour Standards* (HTWG)¹, composto por doze representantes governamentais, doze armadores e doze representantes dos marítimos (ILO, f). O HTWG foi criado para elaborar uma única convenção, consolidando tanto quanto possível a substância de todas as convenções e regulamentos, que se mantivessem atuais e relevantes, para a indústria marítima, considerando também as questões apresentadas pela JMC (McConnell, M; Devlin, D & Doumbia Henry, C).

As negociações que se seguiram foram de encontro com as conclusões obtidas, durante a Conferência de Genebra e como tal, os *standards* existentes não foram questionados e foram considerados como adequados. O problema central é que estes não foram capazes de trazer melhorias significativas à vida dos marítimos, e é na resolução deste problema, que o grupo de trabalho se teria de focar (Bolle, Patrick).

¹ Preparatory Technical Maritime Conference

Os cinco anos de criação da MLC, 2006, envolveram negociações, por vezes tensas, quer a nível formal, quer a nível informal (McConnell, M; Devlin, D & Doumbia Henry, C). As negociações incluíram (ILO, g), quatro encontros do HTWG entre Dezembro de 2001 e Janeiro 2005; dois encontros de um subgrupo especial tripartido (Cameron, Lloyd) e um encontro ad hoc de um grupo tripartido especialista em segurança social; a submissão de um esboço, para uma Preparatory Technical Maritime Conference (PTMC), que iria rever e aconselhar recomendações sobre o assunto em Setembro de 2004; Encontros Intercorrências tripartidas de forma a acompanhar o trabalho do PTMC em Abril de 2005 e numerosos encontros entre delegações de armadores e delegações de marítimos antes de a ILC adotar a sua versão final em 2006 (ILO, h).

Durante as negociações formais, os representantes dos marítimos estavam sobretudo empenhados em impedir o retrocedimento de direitos adquiridos por estes até então, sob o pretexto de facilitar a implementação de convenções. Por seu turno, os representantes dos armadores estavam empenhados em tornar o texto da convenção claro e de fácil ratificação de forma a combater a concorrência desleal que se abateu no sector marítimo (McConnell, M; Devlin, D & Doumbia Henry, C). Ficou acordado que, no então chamado “Seafarers’ Bill of Rights”, seria necessário omitir algumas das excessivamente detalhadas obrigações das anteriores convenções e recolocar outras para a sessão não vinculativa da mesma, de forma a atrair mais ratificações por parte dos Estado de Bandeira.²

A MLC 2006 pretende elevar as condições laborais e de habitabilidade a bordo passando de um procedimento de jure para um de facto em relação à sua implementação (Cameron, Lloyd). Tal impulso verifica-se com a extensão da convenção para Estados não ratificadores da mesma, sob o princípio “de que um Estado que a não tenha ratificado não beneficie de um tratamento mais favorável que os navios que arvoram a bandeira de Estados que a tenham ratificado” (Artigo V, Convenção do Trabalho Marítimo), e com a introdução de um procedimento de ratificação simplificado numa tentativa de criar um documento vivo, capaz de se adaptar às evoluções do sector (Artigo XV, Convenção do Trabalho Marítimo).

² Preparatory Technical Maritime Conference

4.2 Objetivos da MLC

A MLC 2006 destina-se a ser um instrumento universalmente aplicável, constituindo-se como o quarto pilar da regulamentação internacional do sector da marinha de comércio, complementando convenções fundamentais da Organização Marítima Internacional – a Convenção Internacional, para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS), a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviços de Quartos para os Marítimos, 1978 (STCW), e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (MARPOL) (DGRM, a).

Enquanto estas têm como objetivo principal a segurança e operacionalidade do sector marítimo, a MLC 2006 tem como objetivo proteger os direitos dos marítimos.

A MLC 2006 tem dois objetivos básicos:

- Assegurar, mundialmente, a proteção dos direitos dos marítimos;
- Estabelecer um nível de equitatividade para países e armadores comprometidos em providenciar condições laborais e de habitabilidade para marítimos, protegendo-os da competição desleal dos navios não pertencentes a países não ratificadores (ILO, i).

Além disso, o artigo IV da Convenção estabelece que cada marítimo tem os seguintes direitos em matéria de emprego e direitos sociais (Artigo IV, Convenção do Trabalho Marítimo):

- Todos os marítimos têm direito a um local de trabalho seguro, em que as normas de segurança sejam respeitadas;
- Todos os marítimos têm direito a condições de trabalho justas;
- Todos os marítimos têm direito a condições dignas de trabalho e de vida a bordo nos navios;
- Todos os marítimos têm direito à proteção da saúde, cuidados médicos, medidas de bem-estar e outras formas de proteção social.

Os objetivos da convenção, estabelecidos pela ILO demonstram a vontade de alargar a justiça social aos marítimos.

4.3 Ratificação e entrada em vigor

A Convenção só entraria 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 (Artigo VIII, Convenção do Trabalho Marítimo).

Este requerimento, que está presente no Artigo VIII, foi atingido a 20 de Agosto de 2013 e a MLC 2006, entrou assim em vigor. Para os países que ratificaram a convenção após esta data, e como referido no Artigo VIII, parágrafo 4, a Convenção entrará depois em vigor, para cada Membro, doze meses após o registo da sua ratificação. O sucesso da ratificação desta convenção continuou e em Janeiro de 2014, a MLC 2006, já tinha sido ratificada por 56 países que representavam 80% da arqueação bruta da frota mundial. Muitos privados do sector marítimo e instituições nacionais marítimas adiantaram-se à própria legislação e começaram não só inspecionar, mas também a certificar os navios (ILO, i).

4.4 Estrutura da Convenção

A MLC 2006 está organizada em três partes principais: os artigos, que surgem em primeiro lugar, estabelecem os princípios e obrigações gerais. Seguem-se as regras e as disposições do código mais detalhadas (com duas partes, Parte A e Parte B). As regras e as normas (Parte A) e os princípios orientadores (Parte B) do código encontram-se estabelecidos em cinco Títulos, que abrangem, essencialmente, o mesmo objeto que as 37 Convenções do trabalho marítimo e respetivas recomendações (DGRM,a).

Os cinco títulos apresentam-se como segue abaixo:

- Título 1: Condições mínimas exigidas para o trabalho dos marítimos a bordo dos navios
- Título 2: Condições de trabalho
- Título 3: Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa
- Título 4: Proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social
- Título 5: Cumprimento e aplicação das disposições (Artigo XIV da Convenção do Trabalho Marítimo).

Esta nova estrutura, que a MLC 2006 introduziu nas convenções da ILO, pretende ser mais firme na implementação e facilitar a sua interpretação (Politakis, George). Embora, a parte B seja referida, apenas como orientadora, não poderá ser ignorada pelos países ratificadores já que algumas das antigas diretrizes das convenções foram colocadas nesta parte, de forma a facilitar a implementação mundial da MLC 2006. O membro ratificador terá, perante o Estado de Controlo do Porto, de saber explicar e implementar estas diretrizes (ILO, j).

4.5 Conteúdo da MLC

A MLC 2006, regula os requisitos da idade mínima, do certificado médico, da formação e qualificações para o trabalho a bordo de navios da marinha de comércio, as condições de trabalho, tais como a celebração do contrato de trabalho, remunerações, serviços de recrutamento e colocação de marítimos, duração do trabalho ou do repouso, férias anuais, repatriamento, lotações de segurança, alojamento, instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa, proteção da saúde e cuidados médicos a navegar e em terra, prevenção de acidentes, bem-estar e proteção em matéria de segurança social, procedimentos de queixas a bordo e pagamento de retribuições (DGRM, a).

Como já referido anteriormente neste projeto, a MLC 2006, compila no seu conteúdo várias Recomendações e Convenções e irá proporcionar a oportunidade de atualizar os mesmos. Assim sendo, existem alguns temas novos, em especial na área da segurança e saúde no trabalho que vão ao encontro de preocupações atuais, tais como os efeitos do ruído e de vibrações nos trabalhadores ou outros riscos do local de trabalho. Em geral a MLC 2006 tem como objetivo manter os padrões dos instrumentos atuais ao seu nível atual, enquanto deixa a cada Estado a descrição na formulação da sua legislação nacional, para estabelecer esses níveis de proteção. As disposições relativas à inspeção do Estado de bandeira, incluindo o recurso a organizações reconhecidas, surgem através da Convenção (nº 178) sobre a inspeção do trabalho marítimo da ILO. O potencial para inspeções em portos estrangeiros (controlo pelo Estado do porto) constante no Título 5 tem como base as Convenções Marítimas existentes, em especial a Convenção nº 147 – Convenção sobre as Normas Mínimas a observar nos navios mercantes (1976), e as Convenções adotadas pela Organização Marítima Internacional (IMO) e os acordos regionais, para o controlo pelo Estado do porto (PSC MoU). Contudo, a MLC 2006 surge decorrente destas para

desenvolver uma abordagem mais eficaz a estes importantes assuntos, compatível com outras convenções marítimas internacionais, que estabelecem normas para a qualidade do transporte marítimo em relação a temas tais como a segurança e proteção dos navios e a proteção do ambiente marinho. Um dos aspetos mais inovadores da MLC 2006, no que diz respeito às Convenções da ILO, é a certificação das condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo dos navios DGRM (a).

São contudo os artigos da convenção que nos providenciam os seus fundamentos em direção à justiça social para os marítimos e serão esses que aqui serão sucintamente abordados.

O artigo II lista uma série de definições de forma a esclarecer o seu significado e a facilitar o entendimento da convenção. Nesta lista de definições podemos encontrar a definição “Marítimo”, que designa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio ao qual se aplique a presente convenção; a definição de “Navio” que 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. A definição de “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 aceitado 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, Convenção do Trabalho Marítimo).

O artigo III e IV apresentam em conjunto os direitos marítimos.

O artigo III define que todos os Membros devem verificar se as disposições da sua legislação respeitam, no contexto da presente Convenção, os direitos fundamentais, tais como a liberdade de associação e o reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva; a eliminação de toda e qualquer forma de trabalho forçado ou obrigatório; a abolição efetiva do trabalho infantil e a eliminação da discriminação em matéria de emprego e de profissão (Artigo III, Convenção do Trabalho Marítimo).

O artigo IV define, por sua vez os direitos em matéria de emprego e direitos sociais dos marítimos. Nomeadamente define:

- Que todos os marítimos têm direito a um local de trabalho seguro, em que as normas de segurança sejam respeitadas;
- Que todos os marítimos têm direito a condições de trabalho justas;
- Que todos os marítimos têm direito a condições dignas de trabalho e de vida a bordo dos navios; e
- Que todos os marítimos têm direito à proteção da saúde, cuidados médicos, medidas de bem-estar e outras formas de proteção social.

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 coletivas aplicáveis, pela prática ou outras medidas (Artigo IV, Convenção do Trabalho Marítimo).

O artigo V define as responsabilidades de aplicar e fazer cumprir as disposições (Artigo V, Convenção do Trabalho Marítimo). Como fomos percebendo ao longo deste projeto, a maior preocupação, durante a criação da nova Convenção do Trabalho Marítimo, era a unanimidade da sua aplicabilidade e do seu cumprimento, o que torna este Artigo fundamental para a convenção. Está então previsto neste artigo que:

- Todos os Membros devem implementar e aplicar leis e regulamentos, ou outras medidas que tenham adotado para cumprir as suas obrigações, nos termos da presente Convenção, no que respeita aos navios e aos marítimos sob a sua jurisdição.
- Todos os Membros devem exercer efetivamente a sua jurisdição e o seu controlo sobre os navios que arvore a sua bandeira, dotando-se de um sistema próprio para garantir o respeito pelas prescrições da presente Convenção, nomeadamente mediante inspeções regulares, relatórios, medidas de acompanhamento e procedimentos legais previstos na legislação aplicável.
- 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.

- Todos os navios a que se aplique a presente Convenção podem, nos termos do direito internacional, ser submetidos a inspeção 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.
- Todos os Membros devem exercer, efetivamente, a sua jurisdição e controlo sobre os serviços de recrutamento e colocação dos marítimos eventualmente existentes no seu território.
- 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 adoção de medidas corretivas previstas na sua legislação, a fim de desencorajar qualquer violação.
- Todos os Membros devem cumprir as responsabilidades assumidas por força da presente Convenção, agindo para 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 (Artigo V, Convenção do Trabalho Marítimo).

Este artigo dirige a responsabilidade da execução e cumprimento da MLC 2006 a três organismos: os Estados de Bandeira, os Estados dos Portos e os Estados colocadores de Marítimos.

O Estado de Bandeira deve dotar os seus navios de um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, pois estes darão vantagem sobre os não portadores destes requerimentos, aquando da inspeção realizada pelo Estado do Controlo do Porto, pelo que a apresentação destes não irá requerer uma inspeção mais rigorosa e morosa.³

Fortalecendo o sistema de inspeção, a MLC 2006 incorporou, verdadeiramente, o princípio de “Estados que a não tenha ratificado não beneficiem de um tratamento mais favorável”, primeiramente, desenvolvido em 1982 pelo MoU (Lloyd, Cameron).

Tendo por base este princípio, os Estado do Porto deve garantir a proteção dos direitos dos marítimos, que se encontrem sobre a sua jurisdição, sendo por isso permitida a inspeção de

³ Regulação 5.2.1 2, Convenção do Trabalho Marítimo

navios 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.

É importante clarificar que o Estado do Porto não está obrigado a efetuar inspeções aos navios que entrem nos seus portos⁴. Contudo, uma inspeção detalhada deve sempre ser levada a cabo caso “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 proteção dos marítimos, ou quando o funcionário autorizado tenha motivos para crer que quaisquer deficiências constituem uma infração grave às prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos”⁵. Caso tais deficiências se confirmem, o funcionário autorizado deve comunicar, imediatamente, ao comandante do navio as deficiências constatadas e os prazos em que devem retificá-las. Se o funcionário autorizado considerar que as deficiências constatadas são significativas, deve comunicá-las às organizações de armadores e de marítimos presentes no território do Membro e pode informar um representante do Estado da bandeira e transmitir as informações pertinentes às autoridades competentes do próximo porto de escala⁶. Caso a não-conformidade constitui uma infração grave ou repetida às prescrições da 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 não tenham sido retificadas ou enquanto não tenha sido aceite um plano com vista à sua retificação e que considere que esse plano será executado rapidamente.⁷

Ainda, com base na aplicação da justiça social aos marítimos, a Convenção prevê o estabelecimento, pelos seus Membros, de procedimentos de tratamento em terra e a bordo de queixas dos marítimos⁸. Especifica que os marítimos devem ter o direito de apresentar a sua queixa, diretamente ao comandante e ao armador, bem como às autoridades competentes quando a bordo⁹. Quando uma queixa de um marítimo, que alegue uma

⁴ Regra 5.2, Convenção do Trabalho Marítimo

⁵ Norma A5.2.1 (d), Convenção do Trabalho Marítimo

⁶ Norma A5.2.1 (4), Convenção do Trabalho Marítimo

⁷ Norma A5.2.1 (6b), Convenção do Trabalho Marítimo

⁸ Princípio orientador B5.1.5 & Norma A5.2.2, Convenção do Trabalho Marítimo

⁹ Princípio orientador B5.1.5 (2g), Convenção do Trabalho Marítimo

infração às prescrições da Convenção incluindo os direitos dos marítimos, for apresentada junto de um funcionário autorizado no porto de escala do navio¹⁰, este deve realizar um inquérito preliminar para verificar se se trata de uma queixa de natureza geral, que envolve todos os marítimos a bordo do navio ou de uma categoria de marítimos, ou se é uma queixa relativa ao caso particular do marítimo em questão¹¹. O direito à queixa é uma ferramenta essencial para a proteção do direito dos marítimos, pois quando bem utilizada aciona o controlo do Estado do Porto, que permite a detenção de navios não cumpridores da Convenção e permite a todos, mesmo a marítimos cujo Estado de Bandeira do navio é não-ratificador, de apresentar queixa, desta feita em terra (Lloyd, Cameron).

O artigo V da Convenção estabelece ainda obrigações para os Estados fornecedores de mão-de-obra. O objetivo é garantir que todos os Membros cumprem as responsabilidades que lhes incumbem em virtude da Convenção, no que respeita ao recrutamento, colocação e proteção social dos marítimos¹². Para tal, a Convenção propõem que todos os Membros devem adotar um sistema eficaz de inspeção e de vigilância, para cumprir as suas responsabilidades enquanto fornecedor de mão-de-obra.¹³

O artigo VI diferencia as regras e partes A e B do código quanto à sua obrigatoriedade, mostrando, uma vez mais o carácter rigoroso mas flexível da Convenção.

O artigo VII reforça a estrutura tripartida desta Convenção¹⁴ referindo que as derrogações, isenções e outras medidas de aplicação flexível da presente Convenção sejam, apenas aplicadas após consulta às organizações de armadores e de marítimos (Artigo VII, Convenção do Trabalho Marítimo).

O artigo VIII aborda a entrada em vigor da Convenção, onde se estabelece que a mesma só 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 (Artigo VIII, Convenção do Trabalho Marítimo). Verifica-se a importância, através do

¹⁰ Norma A5.2.2 (1), Convenção do Trabalho Marítimo

¹¹ Princípio orientador B5.2.2, Convenção do Trabalho Marítimo

¹² Regra 5.3, Convenção do Trabalho Marítimo

¹³ Regra 5.3 (3), Convenção do Trabalho Marítimo

estabelecimento destas condições de entrada em vigor, de assegurar o apoio das nações marítimas com maior peso neste sector (Lloyd, Cameron).

O artigo IX define as condições de denúncia da Convenção.

O artigo X lista as Convenções revistas pela atual Convenção.

Enquanto os Estados não ratificadores desta Convenção irão continuar sujeitos às obrigações das antigas Convenções por eles ratificadas, estas estarão fechadas a novas ratificações para que os Estados se concentrem em ratificar e adotar a MLC 2006 (ILO, i).

O artigo XI e XII providencia detalhes quanto às funções de depositário para a ratificação.

O artigo XIII reforça uma vez mais a posição Tripartida desta Convenção, sendo que estabelece que a implementação da mesma continuará a ser monitorizada pelo conselho de Administração do Secretariado por intermédio de uma comissão por si criada e dotada de competência especial no domínio das normas do trabalho marítimo (Artigo XIII, Convenção do Trabalho Marítimo). Contudo, verifica-se que não foi estabelecida nenhuma sanção a um Membro que viole as disposições da Convenção (Bauer, Paul).

O artigo XIV determina que as emendas à Convenção, só podem ser efetuadas, nos termos do artigo 19º da Constituição da Organização Internacional do Trabalho e dos regulamentos e procedimentos da Organização, relativos à adoção de convenções. Podem também, ser adotadas emendas ao Código, nos termos dos procedimentos estabelecidos no artigo XV, sendo que este prevê uma alteração simplificada das Partes B.

4.6 Exclusões da MLC 2006

Salvo algumas exclusões específicas, a MLC 2006, aplica-se a todos os navios, de pertença pública ou privada, que estão envolvidos na atividade comercial. Contudo, os navios de pesca, navios de construção típica, navios de guerra ou auxiliares, e navios que naveguem, exclusivamente em águas interiores, onde as regulações são estabelecidas pelo porto, não estão incluídos nesta nova Convenção.

Também existem provisões que excluem navios de arqueação bruta igual ou menor a 200, que não estejam envolvidos em viagens internacionais, de determinados aspetos da

Convenção. Assim sendo, os marítimos que trabalhem a bordo de navios pertencentes às categorias excluídas pela Convenção não estão sobre a sua proteção.

De relembrar que os controles efetuados, quer pelo Estado de Pavilhão quer pelo Estado do Porto, apenas se aplicam aos navios com arqueação bruta superior a 500 e que estejam envolvidos em viagens internacionais ou em viagens entre portos internacionais. (Veganaden, 2007).

4.7 Países Ratificadores

Em Fevereiro de 2015, 66 países já tinham ratificado a MLC 2006, o que faz desta uma Convenção, cada vez mais unânime no sector marítimo. Segundo Cleopatra Dumbia-Henry, Diretora da ILO *International Labour Standards Department* “apesar do sucesso da sua implementação, ainda existem lacunas regionais. Seria muito importante ver mais ratificações da região Asiática, uma das regiões com maior crescimento económico e uma das maiores fornecedoras de marítimos.

Tabela 2 - Bandeiras de Conveniência (ITF, a)

Países com Bandeira de Conveniência	
▪ Antígua and Barbuda	▪ Ilhas Faroe (FAS)
▪ Antilhas Holandesas	▪ Ilhas Marshall (USA)
▪ Bahamas	▪ International Ship Register Alemão (GIS)
▪ Barbados	▪ International Ship Register Francês (FIS)
▪ Belize	▪ Jamaica
▪ Bermuda (UK)	▪ Líbano
▪ Bolívia	▪ Libéria
▪ Burma	▪ Malta
▪ Cambodja	▪ Maurícias
▪ Chipre	▪ Moldávia
▪ Coreia do Norte	▪ Mongólia
▪ Geórgia	▪ Panamá
▪ Gibraltar (UK)	▪ São Tomé e Príncipe
▪ Guiné Equatorial	▪ Sri Lanka
▪ Honduras	▪ St Vincent
▪ Ilhas Caimão	▪ Tonga
▪ Ilhas Comores	▪ Vanuatu

Os países da União Europeia que ainda não ratificarão a Convenção irão brevemente fazê-lo graças a diversos instrumentos legais adotados pela União Europeia no que diz respeito a parcerias sociais. Outras regiões e áreas onde deveriam existir mais ratificações seria nos países do Médio Oriente, países no Oceano Índico e existe também falhas de países da América Latina” (ILO, I).

Trinta e quatro países foram declarados com Bandeira de Conveniência pela ITF *Fair Practices Committe* (composto por marítimos pertencentes ao ITF e sindicatos de estivadores), que encabeça a campanha contra a luta das Bandeira de Conveniência.

Um navio com Bandeira de Conveniência é aquele que arvora outra bandeira, que não a do país de origem do proprietário. Para os marítimos a bordo, tal pode significar salários baixos, más condições a bordo, comida e água potável inadequada e longos períodos de trabalho, sem descanso que conduzem ao *stress* e fadiga. Ao arvorarem estas bandeiras, os armadores tem acesso a vantagens, tais como regulação mínima, registos baratos, taxas inexistentes ou mínimas e liberdade para empregar mão-de-obra barata e não qualificada (ITF, a).

Contudo, das bandeiras acima mencionadas, podemos verificar que algumas delas (Antigua and Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda, Chipre, Ihas Caimão, Ilhas Faroe (FAS), Ilhas Marshall (USA), Libéria, Malta, Mauricias, Panamá, St Vicent), já ratificaram a Convenção. Também, é interessante observar que algumas delas ratificarão a Convenção, antes mesmo de alguns países pertencentes à União Europeia, como por exemplo as Bahamas, a Libéria ou o Panamá. Parece ser um sinal indicador de mudança, de que as Bandeiras de Conveniência pretendem deixar de ser vistas como tal e que entenderam que a MLC 2006 não pretende continuar os favorecimentos. A contínua ratificação dos países listados como Bandeiras de Conveniência seria o ideal, para poder minimizar este fenómeno e continuar a progredir em direção à justiça social dos marítimos.

No Anexo 3 encontra-se a listagem dos sessenta e seis países que já ratificarão a convenção à data da realização deste projeto, que nos permitiram chegar às deduções e comparações acima mencionadas.

4.8 Implementação da MLC 2006 na União Europeia

A participação da União Europeia no processo de negociação e adoção da MLC 2006 pode ser considerada forte. Convicta da pertinência da iniciativa que visa erradicar a concorrência desleal e fazer avançar as normas sociais a nível mundial, a Comissão deu todo o seu apoio aos trabalhos preparatórios da Convenção desde o seu início. Desempenhou um papel dinamizador, contribuindo com valor acrescentado, para as negociações e garantindo a compatibilidade entre o texto da Convenção e o direito comunitário. Além disso, coordenou as posições dos Estados-Membros e prestou um contributo financeiro¹⁵, através de uma subvenção originária dos fundos destinados à segurança marítima e ainda com fundos destinados ao diálogo social e relações industriais, manuais e outros materiais associados à MLC 2006 (van Aart, Marieke).

Tamanho empenho da União Europeia em promover a implementação da MLC 2006 não será surpreendente, se tivermos em consideração o grande envolvimento da UE no transporte marítimo. Para dar uma ideia da sua amplitude, há que referir que os Estados-Membros da UE têm mais de 600 portos importantes ao longo dos seus milhares de quilómetros de costa, por onde passam aproximadamente 90% do comércio externo da UE e cerca de 35% do comércio entre os Estados-Membros (EMSA).

4.8.1 Legislação da UE

No âmbito da União Europeia foi adotada, pelo Conselho da União Europeia, em 7 de junho de 2007, a Diretiva 2007/431/CE, a qual autoriza os Estados-Membros a ratificar a MLC 2006. Posteriormente, os parceiros sociais ao nível comunitário celebraram, em 2008, um acordo que incorpora o conteúdo de regras e normas sobre a maioria das matérias da MLC 2006, tendo este acordo sido adotado pela Diretiva 2009/13/CE, de 16 de fevereiro de 2009, cujo prazo de transposição acaba um ano após a entrada em vigor inicial da MLC 2006 (DGRM, b).

Para além das medidas adotadas, na área da implementação da Convenção, a UE criou regulamentos ao nível da inspeção da aplicação da mesma. Inicialmente, a inspeção dos

¹⁵Europa, síntese da Legislação da UE

navios efetuada pelo controlo do Estado do Porto é regida na União Europeia, pela Diretiva 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009. No entanto, aquela Diretiva foi alterada pela Diretiva 2013/38/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de agosto de 2013, tendo sido esta atualizado de forma a assegurar a inspeção das provisões da MLC 2006 durante as inspeções efetuadas na UE pelo PSC (DGRM, b). Estabelece ainda que os navios pertencentes a um Estado- Bandeira que não tenham ratificado a Convenção poderão ser alvo de inspeções mais meticolosas, por parte deste organismo (Skuld).

Necessariamente, também o controlo do Estado do porto foi ajustado à necessidade de cumprimento e implementação da MLC 2006 sendo que, a 30 de Dezembro de 2013, entrou em vigor para os Estados-Membros a Diretiva Europeia 2013/54, relativa a certas responsabilidades do Estado de bandeira no cumprimento e aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006. Os Estados Membros ficaram obrigados a transpor esta Diretiva para a ordem jurídica nacional, até 3 de Março de 2015 (Skuld).

4.8.2 Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA)

Melhores inspeções e mais consistentes é este o objetivo da EMSA. Para além do trabalho realizado pelo Estado de Pavilhão e sociedades de classificação para garantir que os navios são adequadamente construídos e mantidos, o Estado do Porto comunitário tem o dever de inspecionar os navios estrangeiros que os visitam (controlo do Estado do porto). As autoridades dos Estados-Membros efetuam inspeções frequentes nos portos, uma vez que, nos termos da Diretiva 2009/16/CE da UE, cada Estado-Membro é obrigado a inspecionar todos os navios de prioridade I e uma determinada percentagem do total dos navios, que entram nos seus portos anualmente (princípio do *"fair share"*). A percentagem será de 25% de todos os navios que entrem em portos portugueses. Este processo de controlo pelo Estado do porto reveste-se de particular importância para a segurança marítima porque, apesar de os Estados de Pavilhão serem os principais responsáveis pelo bom estado dos seus navios, nem sempre levam esta responsabilidade tão a sério como deveriam. Quando o sistema de controlo do Estado do porto deteta deficiências graves num navio estrangeiro, que nele tenha feito escala, os Estados do porto têm competência para deter os navios até que, as reparações necessárias, sejam realizadas e as deficiências corrigidas. Se um navio for

repetidamente detido durante um determinado período, pode ser-lhe recusado o acesso a todos os portos comunitários até que o armador demonstre que o navio está em boas condições (a denominada disposição de banimento, que significa a expulsão da respectiva bandeira e dos portos europeus). O navio deixará de ser banido quando a inspeção determinar que as deficiências foram corrigidas de acordo com o definido na última inspeção que levou ao banimento. Garantir que os funcionários que efetuam o controlo do Estado do porto nos Estados costeiros da UE agem de forma harmonizada, isto é, utilizam critérios uniformes de inspeção, procedimentos de informação, princípios de formação, entre outros, é particularmente importante.

A EMSA desempenha várias tarefas na área do controlo pelo Estado do porto, nomeadamente:

- Efetuar visitas aos Estados-Membros para avaliar se os seus sistemas e procedimentos de controlo como Estado do porto respeitam a legislação da UE;
- Publicar e atualizar a lista comunitária de navios banidos;
- Prestar assistência técnica à Comissão Europeia, ajudando a melhorar as normas europeias e internacionais neste domínio; organizar ações de formação, em colaboração com os Estados-Membros, para melhorar a aplicação da Diretiva;
- Realizar avaliação de risco e estudos estatísticos, a fim de obterem resultados que possam ser utilizados no desenvolvimento de objetivos e procedimentos que melhorem continuamente o desempenho do controlo dos Estados do porto comunitários.

Estes são diversos domínios em que a EMSA opera em nome da Comissão Europeia e lado a lado com os Estados-Membros. Também interage estreitamente com o Memorando de Acordo de Paris, que é constituído por 22 administrações marítimas participantes e visa harmonizar os controlos pelo Estado do porto em todas as águas dos Estados costeiros europeus e da bacia do Atlântico Norte.

A EMSA é assim uma instituição fundamental, que presta apoio e aconselhamento técnico à Comissão Europeia e aos Estados-Membros em domínios fundamentais de segurança, bem como a acompanhar a forma como os diversos Estados-Membros e organizações estão a aplicar a legislação comunitária. O objetivo global é contribuir significativamente para uma

progressiva melhoria da segurança nas águas da UE e, para o atingir, a Agência reconhece a importância fundamental de uma colaboração efetiva com muitos interesses diferentes e, em especial, com as instituições comunitárias, as autoridades dos Estados-Membros, os organismos internacionais e o sector marítimo (EMSA).

Durante o primeiro ano de implementação da MLC 2006 os resultados apresentam 113 navios detidos pelas autoridades do Paris MoU devido a infrações relacionadas com esta Convenção. Estas representam 17.4% do número total de detenções (649) efetuadas pelo Paris MoU durante este período.

Durante o primeiro ano, 7.4% (3,447) do número total de 46,798 infrações registadas estavam relacionadas com a MLC 2006, enquanto 160 (4.6%) foram consideradas, como infrações graves e motivaram a detenção de 113 navios. Das infrações que mais originaram detenções estão “o pagamento de salários” (39,5%), e a “lotação de segurança do navio” (28.6%). Outras áreas onde foram registados um elevado número de infrações são “saúde, segurança e prevenção do acidente” (43.1%), “alimentação e *catering*” (15.4%) e “habitabilidade” (10%). Apenas, os Estados membros do Paris MoU, que tenham ratificado a MLC 2006, no dia ou antes de 20 de Agosto de 2012, estavam autorizados a conduzir inspeções de PSC sobre as premissas da MLC 2006 a partir de 20 de Agosto de 2013.

A lotação de segurança é o número mínimo de tripulantes fixados para cada navio ou embarcação com vista a garantir a segurança da navegação, dos tripulantes, dos passageiros, da embarcação e das cargas ou capturas, bem como a protecção do meio ambiente marinho. A lotação de um navio ou de uma embarcação é fixada tendo em consideração, designadamente:

- A área de navegação e o tipo de actividade a que se destina;
- O tipo, as características e os requisitos técnicos do navio ou embarcação e dos seus equipamentos, em particular o grau de automação da máquina principal e a existência de meios auxiliares de navegação e de manobra (Decreto Lei 355/93, de 9 de Outubro).

A fixação desta lotação deve ainda obdecer à necessidade de realização de tarefas fundamentais para a segurança do navio e das pessoas a bordo, incluindo:

- Assegurar de forma segura o funcionamento dos quartos na ponte, casa das máquinas e comunicações de acordo com o regulamento VIII/2 da Convenção STCW 1978 emendada, assim como a manutenção geral de segurança do navio;
- Efetuar as manobras de atracação e largada do navio em segurança;
- Operação e manutenção correta dos meios de salvação;
- Correta gestão das funções de segurança do navio quando fundeado;
- Executar convenientemente a operação do navio de forma a prevenir danos ambientais;
- Manter a segurança e limpeza de todas as áreas do navio de forma a evitar o risco de incêndio;
- Garantir assistência médica a bordo;
- Garantir o transporte em segurança da carga durante a navegação;
- Inspeccionar e manter, convenientemente, a integridade do navio.

Deve-se ainda considerar as seguintes aptidões para determinar a lotação mínima de segurança das embarcações:

- Capacidade de operar todas as portas estanques mantendo-as em perfeitas condições e implementar um plano de controlo de danos;
- Capacidade de operar todo o equipamento de emergência de combate a incêndio, assim como a manutenção dos mesmos e a capacidade de reunir e desembarcar todas as pessoas a bordo;
- Capacidade de operar o meio de propulsão principal e a maquinaria auxiliar e mantê-las em segurança de forma a garantir que o navio supera eventuais perigos durante a viagem.

Ao aplicar estes princípios é importante não descurar as permissas em vigor elaboradas pela IMO, ILO, ITU E WHO que legislam o seguinte:

- Serviço de quarto;
- Horas de trabalho e descanso;
- Gestão da segurança;
- Certificação dos Marítimos;
- Formação dos Marítimos;

- Saúde e higiene;
- Condições de habitabilidade da tripulação.

Quando aplicável, é importante considerar as seguintes necessidades a bordo ao estabelecer-se a lotação mínima de segurança:

- Constantes formações, de forma contínua, para toda a tripulação, que abordem o funcionamento e utilização do equipamento de combate a incêndios e de emergência, de instrumentos salva-vidas e de portas estanques;
- Formação especializada para determinados tipos de navio;
- Abastecimento de mantimentos e de água;
- Necessidade de praticar e executar funções de emergência;
- Necessidade de formar novos marítimos para adquirirem a experiência necessária para desempenharem as suas funções.

A partir dos dados publicados pelo Paris MoU, relativos às infrações à MLC 2006, de 20 de Agosto de 2013 a 20 de Agosto de 2014, foi elaborada a tabela 3 que refere as infrações e o número de detenções por provisões.

Tabela 3 - Infrações à MLC 2006 de 20 de Agosto de 2013 a 20 de Agosto de 2014 (Fonte: Paris MoU)

Provisões da MLC 2006	Número de infrações	% do número total de infrações	Número de detenções por infração	% Número de detenções por infração no total das infrações
MLC 2006 certificação e documentação do navio	84	2.44%	2	2.4%
Certificação & Documentação- Documentos				
Certificação & Documentação- Certificação do Navio	83	2.41%	2	2.4%
Área 1- Idade mínima	1	0.03%		
• Condições Laborais- Requisitos mínimos	1	0.03%		
Área 2- Certificados médicos	89	2.58%	2	2.2%
• Certificação & Documentação- Certificação da Tripulação	70	2.03%	1	1.4%
• Condições Laborais- Requisitos mínimos	19	0.55%	1	5.3%
Área 3- Qualificações	12	0.35%	1	8.3%

Provisões da MLC 2006	Número de infrações	% do número total de infrações	Número de detenções por infração	% Número de detenções por infração no total das infrações
• Certificação & Documentação- Certificação da Tripulação	7	0.20%	1	14.3%
• Condições Laborais- Requisitos mínimos	5	0.15%		
Área 4- Contrato de Trabalho	184	5.34%	15	8.2%
• Certificação & Documentação- Certificação da Tripulação	126	3.66%	14	11.1%
• Certificação & Documentação- Documentos	10	0.29%	1	10.0%
• Condições Laborais- Condições de Emprego	48	1.39%		
Área 5- Utilização de empresa de recrutamento licenciada, certificada ou regulamentada	17	0.49%		
Área 6- Horas de trabalho e descanso	300	8.70%	23	7.7%
• Certificação & Documentação- Documentos	258	7.48%	16	6.2%
• Condições Laborais- Condições de Emprego	42	1.22%	7	16.7%
Área 7- Manning Levels	49	1.42%	14	28.6%
• Certificação & Documentação- Certificação da Tripulação	49	1.42%	14	28.6%
Área 8- Habitabilidade	354	10.27%	12	3.4%
• Certificação & Documentação- Documentos	9	0.26%		
• Condições Laborais- Habitabilidade, entretenimento, alimentação e catering	345	10.01%	12	3.5%
Área 9- Entretenimento a bordo	5	0.15%		
• Condições Laborais- Habitabilidade, entretenimento, alimentação e catering	5	0.15%		
Área 10- Alimentação e Catering	530	15.38%	12	2.3%
• Condições Laborais- Habitabilidade, entretenimento, alimentação e catering	530	15.38%	12	2.3%
Área 11- Saúde, Segurança e Prevenção dos Acidentes	1.485	43.08%	19	1.3%
• Condições Laborais- Habitabilidade, entretenimento, alimentação e catering	34	0.99%		
• Condições Laborais- Saúde, Cuidados médicos, Segurança Social	1.451	42.09%	19	1.3%
Área 12 – Cuidados Médicos a bordo	119	3.45%	5	4.2%
• Condições Laborais- Habitabilidade, entretenimento, alimentação e catering	35	1.02%		
• Condições Laborais- Saúde, Cuidados médicos, Segurança Social	84	2.44%	5	6.0%
Área 13- Procedimento de Reclamação a bordo	89	2.58%	4	4.5%

Provisões da MLC 2006	Número de infrações	% do número total de infrações	Número de detenções por infração	% Número de detenções por infração no total das infrações
• Certificação & Documentação- Documentos	89	2.58%	4	4.5%
Área 14- Pagamento de salários	129	3.74%	51	39.5%
• Condições Laborais- Condições de Emprego	129	3.74%	51	39.5%
Total	3.447	100%	160	4.6%

Assim, os Estados Membros que se seguem começaram a pôr em prática a MLC 2006 a partir de 20 de Agosto de 2013 como a Bulgária, Canadá, Croácia, Chipre, Dinamarca, Letónia, Holanda, Noruega, Polónia, Rússia, Espanha e Suécia.

Durante o primeiro ano de implementação, os seguintes estados membros começaram a pôr em prática a MLC 2006 como a Bélgica, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Itália, Lituânia, Malta e o Reino Unido, sendo o total de 21 países.

A tabela 4 e a figura 1 mostram o número de detenções por provisões.

Tabela 4 - Número de detenções por Provisões (Fonte Paris MoU)

Provisões da MLC,2006	Nº de detenções
Área 14- Pagamento de salários	51
Área 6- Horas de trabalho e descanso	23
Área 11- Saúde, Segurança e Prevenção dos Acidentes	19
Área 4- Contrato de Trabalho	15
Área 7- Manning Levels	14
Área 8- Habitabilidade	12
Área 10- Alimentação e Catering	12
Área 12 – Cuidados Médicos a bordo	5
Área 13- Procedimento de Reclamação a bordo	4
MLC 2006 certificação e documentação do navio	2
Área 2- Certificados médicos	2
Área 3- Qualificações	1
Área 5- Utilização de empresa de recrutamento licenciada, certificada ou regulamentada	0

Provisões da MLC,2006	Nº de detenções
Área 9- Entretenimento a bordo	0
Área 1- Idade mínima	0
Total	160

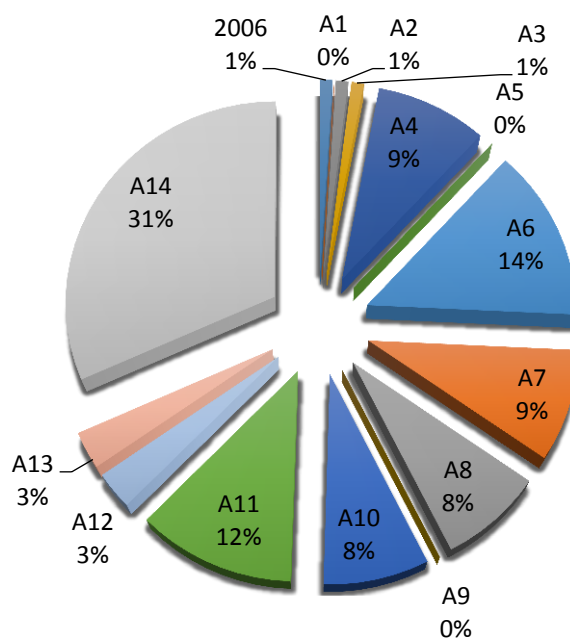


Figura 1 - Número de detenções por Provisões

4.9 Implementação da MLC 2006 em Portugal

Até Março de 2015, a nível nacional, ao contrário do verificado em outros países membros da UE, assistiu-se a uma inatividade nas diligências de implementação da Convenção. Apenas em janeiro de 2015 Portugal mostrou intenção de ratificar a MLC 2006. Até à finalização do processo foi publicada uma Portaria relativa à implementação das disposições da MLC 2006. Apesar disso, a UE não deixou de contribuir fortemente para a entrada em vigor da mesma, graças ao seu número de Estados-Membros e à obrigação da transposição das provisões da Convenção para as leis nacionais de cada um (van Aart, Marieke).

4.9.1 Legislação Nacional

Até a conclusão do processo de ratificação da Convenção e de forma a implementar a respetiva regulamentação em Portugal, o Ministério da Economia e do Emprego e o Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território publicou, no dia 14 de Maio de 2013, a Portaria conjunta n.º 293/2013 relativa à implementação das disposições da Convenção do Trabalho Marítimo (MLC 2006). A Portaria 293/2013 designa temporariamente a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) como entidade responsável pelo desempenho das tarefas decorrentes das responsabilidades que cabem a Portugal, enquanto Estado de bandeira, relativamente à MLC 2006. Esta designação permite assim estabelecer orientações aos armadores com navios a arvorar bandeira portuguesa, sobre a implementação das disposições da MLC 2006, até à conclusão definitiva do processo de ratificação (Sardinha, Álvaro).

Através da Resolução da Assembleia da República n.º 4/2015, de 12 de janeiro de 2015, e do Decreto do Presidente da República n.º 7/2015, de 12 de janeiro de 2015, Portugal procedeu, respetivamente, à aprovação e à ratificação da MLC 2006, contudo, não tendo ainda depositado na ILO o respetivo instrumento de ratificação (DGRM, b).

5 Impacto das provisões da Convenção nos Marítimos

A MLC 2006 requer que as leis governamentais respeitem determinados direitos fundamentais relacionados com o trabalho. Estes são:

- O direito de associação- o marítimo tem direito a inscrever-se num sindicato da sua escolha;
- Reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva- direito do sindicato, a que o marítimo pertence, de negociar um CBA (acordo de negociação coletiva) em nome deste;
- Eliminação do trabalho forçado ou obrigatório- o marítimo tem o direito de trabalhar apenas de livre vontade e de ser pago por esse trabalho;
- Abolição efetiva do trabalho infantil;
- Eliminação da discriminação em relação ao emprego e posição ocupada/ a ocupar- direito do marítimo a ser tratado da mesma forma, que os demais marítimos na mesma categoria profissional, independentemente, da raça, religião, nacionalidade, sexo, visões políticas, etc.

Em suma, o marítimo tem direito a um local de trabalho seguro e protegido, onde os *standards* de segurança são seguidos e onde encontre condições justas de emprego, condições de habitabilidade e de trabalho decentes, incluindo proteção social tal como o acesso a tratamento médico e proteção da sua integridade física e bem- estar (Seafarers Rights, 2013).

Contudo, o essencial para este estudo é perceber se as provisões da Convenção estão de facto a ser impactantes na vida dos marítimos e sobretudo efetivas no seu objetivo de melhoria das condições laborais e de habitabilidade.

Para se conseguir determinar o verdadeiro sucesso da implementação da MLC 2006 torna-se, assim, indispensável inquirir os marítimos sobre este tema, pois apenas estes conseguirão e poderão, verdadeiramente, transmitir uma perspetiva real da Convenção e de todo o projeto que a antecede e mantêm. Assim, foi com naturalidade que surgiu a

necessidade de se elaborar um questionário que pudesse ser difundido amplamente pela comunidade marítima, para que esta fosse ouvida e contribuísse para a construção deste relatório respondendo às questões por estas levantadas.

O questionário (Anexo I) foi elaborado em inglês para que a comunidade de marítimos inquiridos fosse a mais diversa e internacional possível. Foi dada a opção de responder ao mesmo em dois idiomas, o inglês, idioma de criação do mesmo, e português, para que os marítimos pertencentes a países de língua portuguesa se pudessem sentir mais confortáveis e confiantes a expressar a sua opinião.

O formulário do questionário foi elaborado *online* com o auxílio da ferramenta Google drive, que nos permite realizar questionários e difundi-los facilmente. Este é constituído por:

- Nove questões fechadas, para que se consiga obter respostas concretas, devido à orientação dos marítimos nesse sentido, permitindo uma análise rápida e objetiva dos dados;
- Cinco questões abertas, que nos dão a perceção real e que nos transmitam, por quem a vive, a implementação da MLC 2006 por parte dos armadores, das irregularidades cometidas e das que ainda perduram. Permitem-nos também, do ponto de vista dos marítimos, a recolha mais genuína de informações sobre quais os critérios da MLC 2006 que ainda carecem de melhoria.

Nenhuma das questões colocadas tinha carácter obrigatório o que proporcionava maior liberdade de resposta aos participantes. Todos os participantes foram devidamente esclarecidos, através do cabeçalho do questionário, de que o mesmo era estritamente confidencial.

O questionário foi difundido via correio eletrónico a marítimos e foi-lhes pedido que o mesmo fosse distribuído em cadeia por entre marítimos sempre no ativo. Foi ainda, distribuído via *facebook* e via *linkedin* nos grupos *Faststream*, *JobatSea.org*, *SalWaterJobs.com*, *Maritime Education and Training*, *Maritime group*, *Maritime Network*, *MARPRO*, *Master Mariner*, *Oil and Gas People*, *Shipping network* e no *The Nautical Institute*. Desta distribuição, e após um mês de divulgação do mesmo, reuniram-se 97 questionários que serviram de amostra para este estudo.

5.1 Análise dos inquéritos aos marítimos

Efetuada o questionário, seguiu-se a análise dos resultados obtidos a cada uma das perguntas do tipo fechadas. Cada pergunta será analisada de forma individual e os resultados são apresentados de forma gráfica e em tabela, onde está discriminado o número de respostas que cada categoria obteve e o seu peso percentual.

5.1.1 Nacionalidade

As 97 respostas obtidas ao questionário foram resultantes da participação de marítimos de diversas nacionalidades o que permite validar o seu carácter internacional. Os participantes no questionário apresentam nacionalidades tão diversas como a Portuguesa, a Filipina, Croata, a Argelina, a Tunisina, a Porto Riquenha, a Espanhola, a do Bangladesh, a Americana, a Australiana, a de Trinidad e Tobago, a Malaia, a Inglesa, a Cubana, a Holandesa, a Francesa, a Sul Africana, a Russa, a Búlgara, a Dinamarquesa, a Nigeriana, a Paquistanesa, a Queniana, a Canadiana, a Indiana, a Romena e a Sueca. Sendo que, para a recolha da informação da nacionalidade, se utilizou uma pergunta aberta e não obrigatória poderão ter existido outras nacionalidades participantes no mesmo. Contudo, salienta-se novamente o carácter internacional que, com a participação de 27 nacionalidades de continentes diferentes, nos permite ter uma visão global da implementação da MLC 2006. A figura 2 mostra essa distribuição por nacionalidade.

Apesar de os marítimos terem a liberdade de poder não colocar a nacionalidade, e consequentemente, incorrer-se na possível omissão de nacionalidades participantes, é de salientar a falta de identificação de participantes do continente Sul Americano. Tal situação é ainda mais curiosa se relembramos que, como já mencionado anteriormente neste estudo, este também é o continente com menos membros na MLC 2006 (ILO, I). A tabela 5 mostra o número de participantes por nacionalidade.

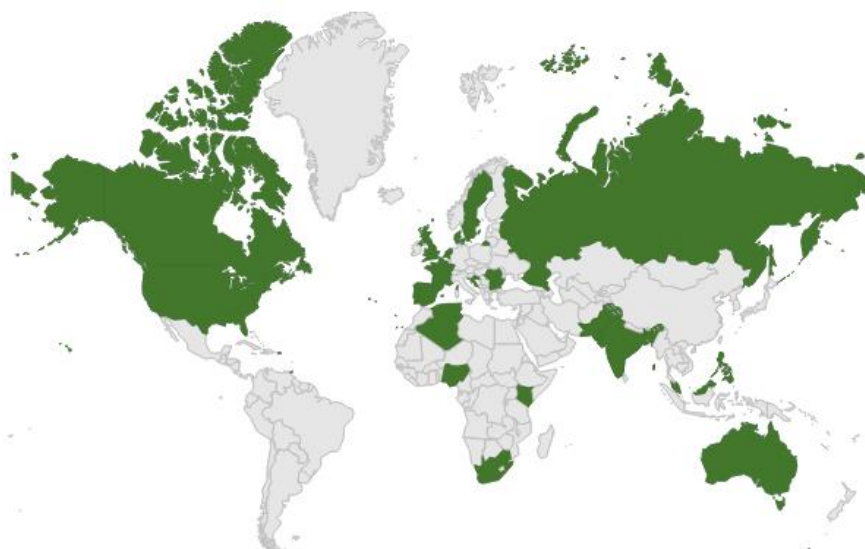


Figura 2 - Nacionalidades participantes

Tabela 5 - Número de participantes por nacionalidade

Nacionalidade	Número de Participantes	Nacionalidade	Número de Participantes		
Americana	2	2,1%	Indiana	2	2,1%
Argelina	1	1,0%	Inglesa	1	1,0%
Australiana	2	2,1%	Malaia	1	1,0%
Bangladesh	1	1,0%	Nigeriana	1	1,0%
Búlgara	1	1,0%	Paquistanesa	1	1,0%
Canadiana	1	1,0%	Portuguesa	56	57,7%
Croata	1	1,0%	Porto Riquenha	1	1,0%
Cubana	1	1,0%	Queniana	1	1,0%
Dinamarquesa	1	1,0%	Romena	2	2,1%
Espanhola	1	1,0%	Russa	1	1,0%
Filipina	2	2,1%	Sueca	2	2,1%
Francesa	1	1,0%	Sul-africana	1	1,0%
Holandesa	4	4,1%	Trinidad e Tobago	1	1,0%
Não responderam			7	7,2%	
Total			97	100%	

5.1.2 Género

Em termos de participação por género, verificou-se uma esmagadora maioria de participação masculina com uma percentagem de participação de 82%. Apesar de a questão não ter sido respondida pelos 97 inquiridos na sua totalidade, o que nos obriga a ter em consideração uma margem de erro nos resultados aqui apresentados. A participação feminina ficou-se apenas pelos 9%. Tal resultado não é totalmente surpreendente, se tivermos em consideração a ainda predominância masculina do sector. Contudo, teria sido

interessante uma participação mais ativa do sexo feminino pois este continua muito ligado ao sector de cruzeiros e em ocupações de hotel staff (como dançarinas, cantoras, funcionárias do spa, receção, excursões entre outras), ocupações também elas contempladas na definição de marítimos pela MLC 2006, mas que podem estar menos conscientes da existência da Convenção e direitos associados caso esta não seja devidamente, divulgada pelo armador (Seafarers Rights, 2013). A figura 3 e a tabela 6 mostram a participação por género, dos que responderam a esta pergunta.

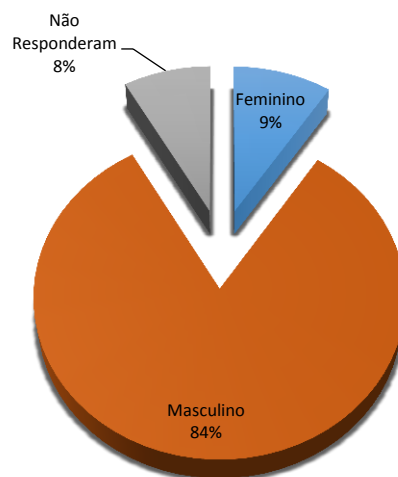


Figura 3 - Participantes por Género

Tabela 6- Participantes por Género

Género	Nº de Respostas	
Feminino	9	9,3%
Masculino	80	82,5%
Não Responderam	8	8,2%
Total	97	100%

5.1.3 Sector Marítimo

Quanto à origem das respostas obtidas, em termos de sector marítimo, dos 3 sectores pré-estabelecidos como resposta, o sector de transporte de carga, de contentores e de passageiros, o que apresenta maior valor percentual de participação, com 25%, é o sector do transporte de carga, seguido do transporte de passageiros com 19% e o transporte de

contentores, que aparece com uma participação residual de 4%. Observando o gráfico abaixo, verifica-se que a maioria das respostas do inquérito, 43% das respostas obtidas, teve origem em sectores marítimos diferentes dos pré-estabelecidos. Analisando as respostas originárias do campo “outro”, que permitia especificar o sector do marítimo participante, identifica-se maioritariamente, respostas originárias do sector petrolífero. A figura 4 e a tabela 7 mostram a participação por sector marítimo.

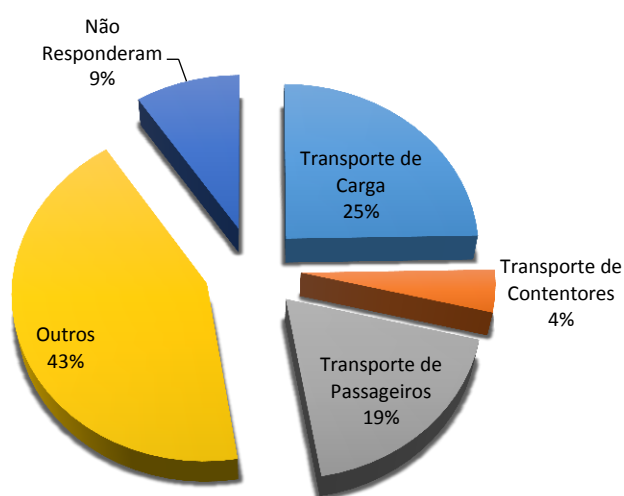


Figura 4 - Participantes por Sector Marítimo

Tabela 7- Número de Participantes por Sector Marítimo

Sector Marítimo	Nº de Respostas	Percentagem
Transporte de Carga	24	24,7%
Transporte de Contentores	4	4,1%
Transporte de Passageiros	18	18,6%
Outros	42	43,3%
Não Responderam	9	9,3%
Total	97	100%

5.1.4 Conhecimento da Existência da MLC 2006

Para que a MLC 2006, obtenha o impacto desejado no meio marítimo, é necessário que esta seja difundida e implementada. Contudo, a difusão da mesma pelos marítimos pode ser inconveniente para diversos armadores e agentes do sector, pelo que tornou-se imperativo questionar os participantes sobre o seu conhecimento da existência da MLC 2006. Observando os resultados desta questão, 77% dos participantes afirmaram ter conhecimento da existência da mesma contra apenas 15% dos marítimos que responderam desconhecer a Convenção. Verifica-se assim, que os marítimos se encontram na sua maioria informados sobre a existência da Convenção o que transmite confiança e força quanto ao seu sucesso. Associada a esta questão está, necessariamente, a de que forma os marítimos participantes tiveram conhecimento da sua existência. A pergunta complementar permitir-nos-á perceber qual é o meio de divulgação de maior sucesso. A figura 5 e a tabela 8 mostram a distribuição do conhecimento da MLC 2006.

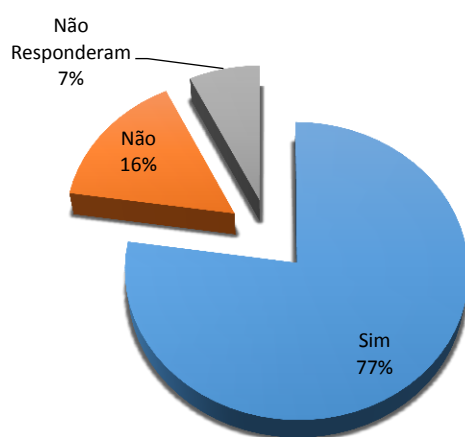


Figura 5 - Conhecimento da Existência da MLC 2006

Tabela 8- Conhecimento da Existência da MLC 2006

Conhecimento da existência da MLC,2006	Nº de respostas	Percentagem
Sim	75	77,3%
Não	15	15,5%
Não Responderam	7	7,2%
Total	97	100%

5.1.5 Divulgação da MLC,2006

Quando inquiridos sobre a forma como tomaram conhecimento da MLC 2006, 29% dos inquiridos afirmou ter sido o próprio armador a informá-los sobre a existência da Convenção. Se recordarmos que a criação da MLC 2006, foi incentivada pelos armadores, cansados da concorrência desleal de navios com bandeira de conveniência e com menos regulamentações, este resultado não é surpreendente. Surpreendente poderia ser considerado o peso dos sindicatos e associações profissionais, que representa apenas 6% das respostas a esta pergunta. Tal resultado poderá, eventualmente ser justificado pelo reduzido número de participantes inscritos nos mesmos. A figura 6 e a tabela 9 mostram a distribuição dos meios de divulgação da MLC 2006.

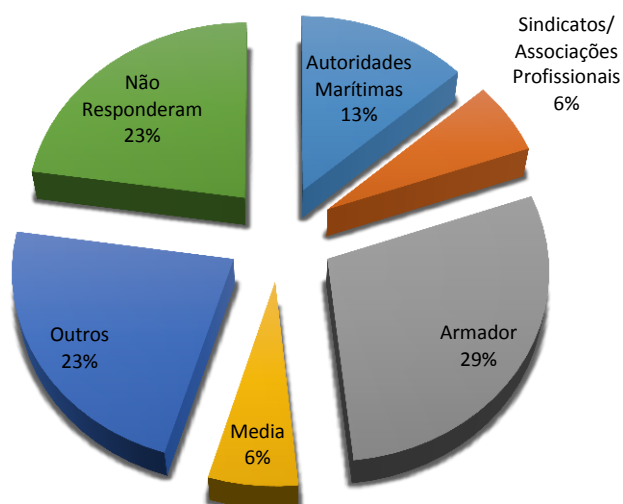


Figura 6 - Meios de Divulgação da MLC 2006

Tabela 9- Meios de divulgação da MLC 2006

Divulgação da MLC,2006	Nº de respostas	Porcentagem
Autoridades Marítimas	13	13,4%
Sindicatos/ Associações Profissionais	6	6,2%
Armador	28	28,8%
Media	6	6,2%
Outros	22	22,7%

Divulgação da MLC,2006	Nº de respostas	Percentagem
Não Responderam	22	22,7%
Total	97	100%

5.1.6 Provisões da MLC 2006 com maior impacto no bem-estar a bordo

Quando questionados sobre quais as provisões da MLC 2006 que iriam proporcionar maior impacto no seu bem-estar a bordo, os participantes foram unânimes em assinalar, com 62%, a que estabelece as horas laborais e as de descanso. Este indicador revela que este será o sector onde o incumprimento é mais notório e onde a supervisão terá de ser mais ativa. Com 43% de impacto segue-se a formação, que revela a preocupação dos marítimos em trabalhar conjuntamente com colegas certificados e em segurança. Muito perto, com 41%, segue as condições de alojamento, sector igualmente alvo de vários incumprimentos. Com menor impacto aparece a questão do repatriamento, com apenas 16% dos inquiridos a considerarem esta provisão importante para o seu bem-estar, seguido da proteção a nível de segurança social, com 24% e por fim a alimentação com um peso de 29%. A esta pergunta podia-se responder a várias opções. A tabela 10 mostra a distribuição das provisões da MLC 2006 com maior impacto no bem-estar a bordo.

Tabela 10- Provisões da MLC 2006 com maior impacto no bem-estar a bordo.

Provisões da MLC 2006	Nº de respostas	Percentagem
Formação	42	43%
Repatriamento	16	16%
Horas de Trabalho & Horas de descanso	60	62%
Alojamento	40	41%
Instalações Recreativas	30	31%
Alimentação & Catering	28	29%
Proteção da Saúde/Cuidados Médicos	29	30%
Segurança Social	23	24%
Cumprimento e Execução (Responsabilidades do Estado do Porto)	37	38%
Salários	36	37%

5.1.7 Experiências passadas onde as provisões da MLC 2006 não foram cumpridas

Quando questionados sobre a observação no passado de provisões da MLC 2006 que não foram cumpridas, verificamos que 48% dos marítimos afirma nunca ter sido confrontado, ou presenciado, uma situação de incumprimento das mesmas. Embora algo surpreendente, este resultado demonstra a melhoria das condições a que os marítimos estão sujeitos e a progressiva consciencialização dos armadores quanto aos benefícios da oferta de condições de trabalho e habitabilidade dignas, uma vez que estas melhoram proporcionalmente o serviço prestado, a segurança e a tornam a concorrência mais justa. O mérito deverá, também ser partilhado com o sucesso da implementação das anteriores Convenções que contribuíram para a melhoria das condições e para a crescente consciencialização dos armadores. De referir que o fato de a maioria dos marítimos participantes neste questionário pertencerem ao sector petrolífero poderá ter influenciado o resultado desta questão uma vez que as rígidas especificações de segurança do sector diminuem a possibilidade da existência de incumprimentos. Associada a esta pergunta encontra-se uma questão aberta, onde foi dada a possibilidade aos marítimos que já assistiram a situações de incumprimento de as especificarem. As respostas a esta pergunta serão analisadas mais adiante neste projeto. A figura 7 e a tabela 11 mostram a distribuição do cumprimento das provisões da MLC 2006.

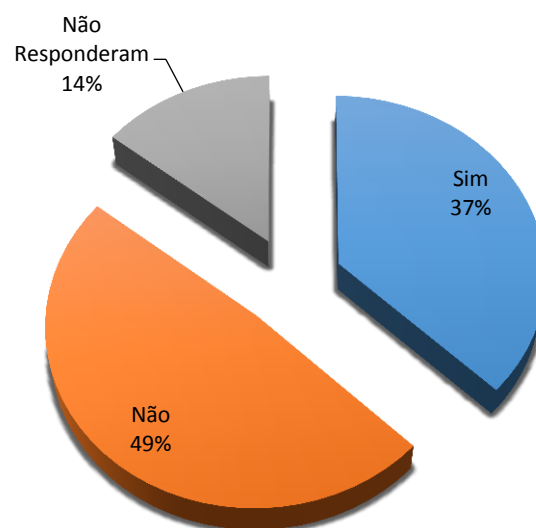


Figura 7 - Cumprimento das Provisões da MLC 2006.

Tabela 11- Cumprimento das Provisões da MLC,2006

Cumprimento das Provisões da MLC,2006	Nº de respostas	Porcentagem
Sim	36	37,1%
Não	47	48,5%
Não Responderam	14	14,4%
Total	97	100%

5.1.8 A entrada em vigor da MLC 2006 e confiança em reclamar melhores condições

A entrada em vigor da MLC 2006 veio, finalmente, instituir direitos palpáveis aos marítimos, especialmente graças à sua máxima de não favorecimento, que permite a denúncia e consequente inspeção independentemente da bandeira que o navio arvora desde que o mesmo se encontre num país membro da Convenção. Esta introdução essencial no direito à inspeção e fiscalização aumentou a confiança dos marítimos na denúncia das más práticas e contribuirá para o sucesso da MLC 2006.

Os resultados desta resposta, em que 69% dos inquiridos afirmam que os marítimos terão mais confiança em contestar os seus direitos, é a demonstração clara da certeza que estes têm na Convenção e um indicador de sucesso da mesma. Com a denúncia dos marítimos, os armadores terão cada vez menos possibilidades de incumprimento e a adesão dos Estados-Bandeira à Convenção será motivada.

A figura 8 e a tabela 12 mostram a distribuição do aumento da confiança dos marítimos na denúncia das más práticas.

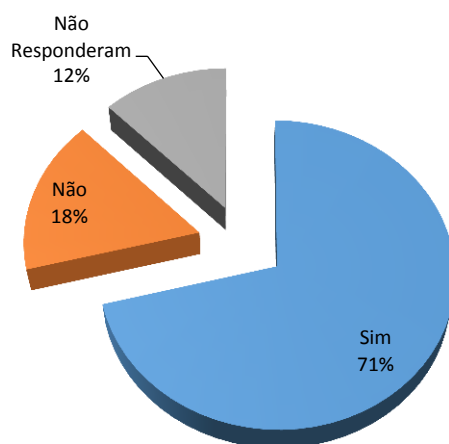


Figura 8 - Aumento da confiança dos marítimos na denúncia das más práticas

Tabela 12- Aumento da confiança dos marítimos na denúncia das más práticas

Aumento da confiança dos marítimos na denúncia das más práticas	Nº de respostas	Percentagem
Sim	69	71,1%
Não	16	16,5%
Não Responderam	12	12,4%
Total	97	100%

5.1.9 Os Armadores e o cumprimento dos requisitos da MLC 2006

Inquiridos sobre a predisposição e o empenho do seu empregador em cumprir os requisitos da MLC 2006, 48% dos inquiridos respondeu que sim, que o seu empregador demonstra iniciativa em cumprir com os requisitos contra 39% dos que responderam que não. Não se tendo obtido maioria de respostas positivas a esta questão demonstra que a implementação da MLC 2006, não tem sido prioritária para alguns armadores. Existirão certamente, armadores que pretenderão continuar o incumprimento, contudo é necessário refletir nos custos associados à implementação da MLC 2006 por parte dos armadores. Este poderá ser um dos fatores impeditivos à tomada de iniciativa dos armadores para a sua implementação, que não significa contudo, que não exista vontade da parte do mesmo e que esta situação não possa a ser retificada no futuro. A figura 9 e a tabela 13 mostram a distribuição do aumento da confiança dos marítimos na denúncia das más práticas.

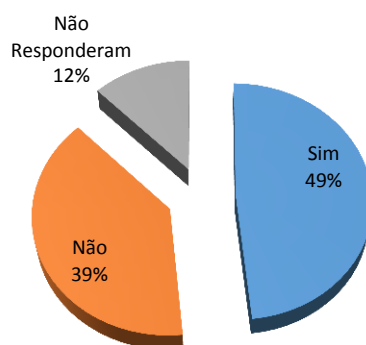


Figura 9 - Cumprimento dos requisitos da MLC 2006 por parte dos armadores

Tabela 13- Cumprimento dos requisitos da MLC 2006 por parte dos armadores

Cumprimento dos requisitos da MLC 2006	Nº de respostas	Percentagem
Sim	47	48,4%
Não	38	39,2%
Não Responderam	12	12,4%
Total	97	100%

5.1.10 Impacto da Convenção no trabalho diário dos marítimos

A recente entrada em vigor desta Convenção, minimiza as expectativas eventualmente criadas com esta pergunta, uma vez que o verdadeiro impacto da mesma só poderá ser estimado dentro de uns anos. Contudo, não deixa de ser interessante verificar qual o impacto que esta Convenção, perto de celebrar dois anos de entrada em vigor, teve no dia-a-dia dos marítimos. Segundo 38% dos marítimos inquiridos, a entrada em vigor da MLC 2006 teve apenas um impacto moderado, ficando o impacto muito significativo longe dos valores ambicionados. Com um valor, ainda representativo, de 22%, o nenhum impacto da Convenção pode ser entendido pela dualidade de nada ter sido feito por parte do armador ou pela parte positiva de o armador já cumprir com as provisões regulamentadas da MLC 2006 e daí não ser perceptível ao marítimo o impacto da entrada em vigor desta Convenção. A figura 10 e a tabela 14 mostram a distribuição do impacto da Convenção no dia-a-dia dos marítimos.

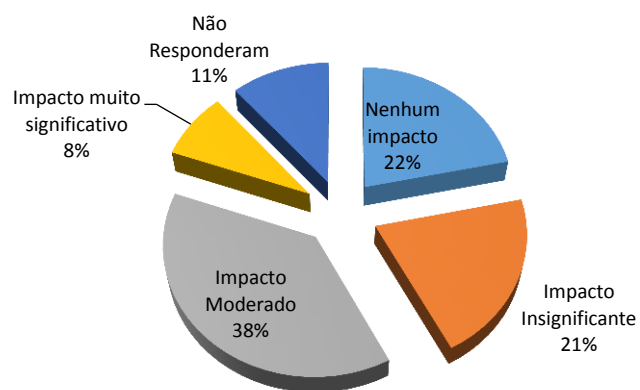


Figura 10 - Impacto da Convenção no dia-a-dia dos marítimos

Tabela 14- Impacto da Convenção no dia-a-dia dos marítimos

Impacto da Convenção no dia-a-dia dos marítimos	Nº de respostas	Porcentagem
Nenhum impacto	21	21,7%
Impacto Insignificante	20	20,6%
Impacto Moderado	37	38,1%
Impacto muito significativo	8	8,3%
Não Responderam	11	11,3%
Total	97	100%

5.2 Análise das Entrevistas

Além dos inquéritos realizados aos marítimos no ativo, foram realizadas entrevistas a agentes marítimos que pudessem contribuir, com a sua opinião, para a identificação dos desafios da implementação da Convenção e que proovessem este estudo de sugestões de melhorias à mesma.

De salientar que as opiniões dada pelos entrevistados, seguidamente resumidas, representam apenas as suas perspetivas enquanto profissionais da área marítima e não aquela da entidade que representam profissionalmente.

Com este projeto pretendia-se recolher opiniões sobre a MLC 2006 de diferentes perspetivas do sector marítimo para que se conseguisse obter respostas variadas e uma visão global sobre a sua implementação da Convenção, analisando o seu sucesso, constrangimentos e necessidades de melhoria. Felizmente, as entrevistas efetuadas permitiram atingir esses objetivos já que os sectores entrevistados complementam-se na sua diferença.

Cada organismo em função do papel que desempenha encontra, necessariamente, diferentes desafios a serem ultrapassados para que a MLC não seja apenas mais uma Convenção mas sim um instrumento regulador das condições de trabalho a bordo dos navios.

Ao longo da realização deste projeto, ficou bem claro que o sucesso da implementação da MLC passaria pela eficiência da sua fiscalização e da necessidade de mudança de mentalidades do sector. A Convenção por si só não mudará o paradigma marítimo caso não exista vontade por parte dos armadores. Também, o envolvimento e coordenação das partes envolvidas na implementação da Convenção deve conduzir a uma correta interpretação e ao seguimento das boas práticas de implementação. A concretização da MLC poderá ser mais ou menos morosa, dependendo da base estrutural do implementador. Nos casos onde já se realizavam boas práticas, encontraram-se poucos constrangimentos de implementação ou custos associados.

Para que a implementação da MLC seja um êxito, a confiança que os marítimos depositam na mesma é fundamental. É neste sentido que a mudança de mentalidades se torna essencial, para que os marítimos se sintam confiantes em denunciar situações de abuso. É

preciso que estes estejam mais conscientes dos seus direitos e que se criem mais meios de denúncia anónima e de fiscalização. É elementar um ambiente a bordo livre de represálias, em que se combata a repressão da contestação dos direitos. A correta divulgação da MLC contribuirá, significativamente, para este panorama, contudo fatores sociais podem contribuir para o constrangimento da denúncia. Num mundo laboral cada vez mais competitivo, num sector laboral tão internacional e com a crise global que se faz sentir, conduz a uma precariedade laboral a que os trabalhadores marítimos estão sujeitos, com contratos periódicos e sem garantias de renovação, podem conter esta necessidade de denúncia, independentemente do conhecimento dos direitos e da facilitação da delação anónima. O medo e a insegurança laboral podem condicionar a implementação e, é por isso, importante intervir na questão dos contratos laborais e no reforço da importância dos Recursos Humanos para a atividade marítima. A necessidade da abordagem deste fator foi também mencionada nos inquéritos realizado aos marítimos, demonstrando que a precariedade contratual é de facto prejudicial ao sector. Para além dos constrangimentos sociais é importante refletir sobre a deslocalização dos registos para países onde a MLC não entrou em vigor ou não esteja a ser tão estritamente seguida.

Também o papel das agências de recrutamento “*manning*” na promoção de trabalho digno tem de ser supervisionado. Um controlo mais severo de situações irregulares aumentará a confiança na denúncia e na procura dos seus direitos por parte dos marítimos.

A MLC pretende aumentar a confiança dos marítimos na denúncia, oferecer condições laborais dignas das quais muitos se veem privados de, verdadeiramente, valorizar uma profissão esquecida por muitos, mas de uma importância indescritível para o mundo globalizado dos nossos dias. É por esta dignidade laboral que a MLC entrou em vigor e, segundo os entrevistados, das provisões que esta estabelece. Aquelas de maior impacto serão as que dignifiquem a condição de um trabalhador marítimo em aspetos que não se colocam para os trabalhadores que exercem funções em terra, tais como condições dignas de habitabilidade, higiene no trabalho, alimentação condigna, acesso à saúde e a atividades de lazer. Também se procura assegurar o direito ao descanso, ao apoio durante o repatriamento e à implementação dos descontos para a segurança social, os quais são considerados importantíssimos, para a dignificação da profissão e melhoria das condições de vida dos marítimos.

A Convenção unifica importantes provisões, anteriormente dispersas por Convenções ou Legislações, menos claras que tornaram a sua implementação morosa e ineficaz. É assim prioritário a correta implementação da MLC, em primeira instância, ao invés de procurar ajustar a mesma, desde já.

Qualquer alteração à Convenção terá sempre um grande impacto, não só, porque envolve um grande número de recursos humanos, mas também navios, onde qualquer adaptação acarreta custos elevados. Daí ser necessária prudência neste assunto, sem deixar contudo, de referir que existem provisões que necessitam de ser revistas.

A problemática das horas de trabalho vs horas de descanso continua sem uma resolução eficaz. É importante respeitar o descanso da tripulação mas é igualmente, de difícil resolução. Pode sugerir-se a duplicação de tripulação, contudo quem é o responsável em caso de acidente? Quem é o Imediato? Quem é o Comandante? Parece ser uma questão delicada e que em caso de má gestão pode contribuir para situações de conflito a bordo.

Outra lacuna apontada à MLC refere-se à reforma ou aposentação dos marítimos. Seria importante promover a nível internacional condições mínimas de reforma e de assistência de saúde, visto que não se conseguem fazer seguros a todas as nacionalidades. Uma forma de contrariar esta questão é através do P&I (Protection and Indemnity Insurance) e da cobertura de acidentes, mas isso não é entendido como um seguro de saúde. Trabalhar a nível internacional e em “*off shore*”, em que a segurança social não é igual em todos os países, torna complicado este campo. Seria importante estabelecer um valor mínimo de descontos para todos os países, independentemente, de isto aumentar os custos para os armadores, desde que esses custos sejam idênticos para todos. Esta disposição não está prevista na MLC pois poderia impedir a ratificação da mesma por parte de certos países, que não estão preparados para esta situação, e assim prejudicar a sua entrada em vigor. Provavelmente, através do P&I e de seguradoras de “*shipping*” seria possível estabelecer um valor mínimo de reforma e criar uma entidade que receba esse valor de forma a garantir esse desconto pelo tripulante. Outro aspeto essencial para a melhoria das condições laborais dos marítimos poderá consistir, dentro em breve, na obrigatoriedade do armador obter um seguro de garantia financeira que proteja os trabalhadores marítimos em caso de abandono. Este seguro irá garantir o repatriamento da tripulação, a manutenção e apoio da mesma durante a situação de abandono e garantir o pagamento dos salários, após se

verificarem dois meses de incumprimento. Esta proposta foi recentemente apresentada, mas não está de momento a ser cumprida por nenhum armador, a qual deverá ser aprovada na conferência anual da ILO.

6 Análise crítica dos resultados e propostas/medidas de melhoria da MLC

A MLC 2006 enfrentou uma série de problemas iniciais na sua implementação, ao nível dos Estados Bandeira, especialmente devido à heterogeneidade e diferenças de desenvolvimento dos Estados ratificadores. Posto isto, as expectativas iniciais quanto à implementação e efeito imediato da Convenção foram drasticamente reduzidas (Berna, Francisca; González. Gil e Piniella, Francisco).

6.1 Identificação dos principais desafios na Implementação da MLC,2006

Neste capítulo serão identificados os principais desafios à implementação da MLC 2006, abordados por diversos autores e também, os identificados nos questionários e entrevistas realizadas para este estudo.

6.1.1 Controlo do Estado do Porto (PSC)

Os inspetores responsáveis pela realização do controlo do Estado do Porto possuem, essencialmente, conhecimentos a nível marítimo e técnico, contudo parece inevitável que as inspeções ao nível da implantação da MLC 2006 recaiam sobre os mesmos. Tal situação pode ser impulsionada pelo constrangimento que os inspetores laborais sentem ao realizarem a inspeção a bordo de um navio, onde o país de bandeira pode sentir a sua soberania ameaçada. Sendo que o controlo do Estado do Porto irá contribuir, efetivamente, para que os objetivos da MLC 2006 sejam alcançados e que existem lacunas de conhecimento quanto a assuntos laborais e jurisdicionais presentes, por parte dos seus inspetores, podemos afirmar que um dos pontos fracos desta Convenção é a não definição dos requisitos específicos que os inspetores devem possuir para serem capazes de implementar todas as provisões (Berna, Francisca; González. Gil e Piniella, Francisco).

6.1.2 Fatores Motivacionais não abordados

Segundo Apostolos Belokas, a MLC 2006, não irá, de forma isolada, contribuir para a melhoria das condições de trabalho e habitabilidade a bordo, ou atrair e manter marítimos qualificados a bordo, pois esta não aborda fatores motivacionais essenciais. Fazendo um comparação com a indústria *off shore* o autor inúmeras as seguintes problemáticas:

- Salário mínimo não foi estabelecido na MLC 2006, embora este seja um fator difícil de abordar devido à diferença salarial existente para diferentes nacionalidades;
- Garantia de um período contratual (por exemplo 12 meses) que motivasse os armadores a apostarem na contratação a longo termo;
- Definição do período máximo a bordo bem como do período mínimo de férias (por exemplo 9 meses de contrato sendo que o máximo seria de 6 a bordo e o mínimo de 3 meses de férias) de forma a minimizar o fator fadiga da indústria marítima;
- Definição de um mínimo de lotação de segurança, (número mínimo de tripulantes fixado para cada navio ou embarcação com vista a garantir a segurança da navegação, dos tripulantes, dos passageiros, da embarcação e das cargas ou capturas, bem como a proteção do meio ambiente marinho) que esteja de acordo com a tipologia do navio, dimensão do navio e área de atividade. Sendo que cada bandeira tem a sua própria abordagem quanto a este assunto é possível, na atualidade, que alguns dos maiores navios do mundo naveguem com o mínimo de lotação de segurança exigido;
- Definição das responsabilidades de ambas as partes (incluindo responsabilidades financeiras e possíveis penalidades). Atualmente, a MLC 2006, apenas define os direitos dos marítimos e não as suas responsabilidades. Como consequência, não existe uma clara definição do que pode ser considerado responsabilidade ou dever do marítimo;
- Definição de uma jurisdição legal para resolver conflitos que seja justa quer para o armador quer para o marítimo.

Para Apostolos Belokas, sendo que a MLC 2006 não aborda nenhum dos fatores chave acima mencionados, que de veras iriam garantir uma concorrência saudável e atrair marítimos talentosos, esta não irá mudar o “*status quo*” da indústria que continuará a

procurar marítimos menos qualificados e mais baratos de forma a manter a competitividade numa indústria tão sensível aos custos.

6.2 Apreciação dos Comentários recebidos dos marítimos e das entrevistas

Para além da importante recolha de opinião, de diversos autores, sobre a identificação dos principais desafios na implementação da MLC 2006, é a recolha e análise da opinião dos marítimos e dos players marítimos entrevistados sobre este assunto o objetivo deste estudo.

É importante focar e ter sempre presente que, em muitos casos, é muito ténue a divisão entre a esfera profissional e pessoal, para um trabalhador marítimo, na medida em que o espaço onde uma e outra ocorrem é o mesmo. As preocupações destes trabalhadores abrangem portanto, clara e obviamente, uma dimensão mais ampla (alimentação, habitação, serviços de saúde, entretenimento, etc.) na medida em que os aspetos oriundos das duas esferas se confundem e necessitam de ser providenciados simultaneamente. Esta premissa serve de base, para que se entenda o mundo marítimo e as necessidades muito específicas deste sector laboral.

Durante a recolha de depoimentos, constatou-se a existência de grandes disparidades de tratamento e de condições da vida a bordo no universo marítimo, dependendo do sector operacional de cada inquirido.

Decorridos quase dois anos após a entrada em vigor da Convenção, o grau de conhecimento da sua natureza também não é homogéneo e peca pela falta de divulgação. Podemos apontar como uma das causas a falta ou o atraso dos países na ratificação da Convenção, que arrasta a sua aplicação a um nível global. Como já referido anteriormente, neste projeto, o Continente sul-americano e o asiático, fornecedores de mão-de-obra marítima por excelência, ainda apresentam poucas ratificações e podem comprometer a divulgação da mesma por entre os seus cidadãos ligados ao universo marítimo. Para além deste fator, os marítimos inquiridos, mencionaram que seria importante existirem sessões de esclarecimento sobre a Convenção para que exista um melhor entendimento da mesma e assim se promova a sua devida e correta implementação.

No geral, verificou-se que os marítimos que desempenham funções nos navios de passageiros, ou mesmo nos petroleiros, conhecem melhor a Convenção, mas também sentiram menos o impacto da sua entrada em vigor, visto que as provisões da mesma já se cumpriam de uma forma geral.

Contudo, apesar de alguns comentários críticos e desacreditados quanto à função da Convenção, é unânime a urgência que existia, face à natureza do trabalho marítimo, de uma unificação das legislações existentes, que permitisse um entendimento mais claro das mesmas e que contemplasse e fiscalizasse de forma eficaz as condições de trabalho dos marítimos.

Embora, esta análise do impacto da Convenção na vida laboral e diária dos marítimos possa ainda ser considerada precoce, devido à recente entrada em vigor, não se pode deixar de considerar interessante compreender e analisar a reação dos marítimos à mesma, cuja entrada em vigor não lhes foi indiferente.

Ora, das provisões da MLC 2006 que mais impacto teriam no bem-estar a bordo, os marítimos mencionam duas esferas distintas:

- As de cariz profissional/financeiro, como os salários, equilíbrio horas de trabalho versus horas de descanso e de formação;
- As de cariz emocional/físico, como o acesso a alimentação, serviços de saúde e entretenimento.

Tendo em consideração o universo restrito e limitado a que os marítimos estão sujeitos é difícil não considerar estas provisões, como básicas e essenciais, à prática da atividade marítima. Contudo não deixa de ser constrangedor e preocupante verificar que são estas condições básicas as que são mais frequentemente violadas.

Dos depoimentos recebidos pelos inquiridos, verifica-se que são estes aspetos intrínsecos ao bem-estar físico e psíquico que são mais vezes mencionados, como a inexistência de alimentação adequada a bordo, água potável insuficiente, incumprimento do repatriamento, negação do acesso a cuidados de saúde, supressão ou inadequado período de refeição e a própria segurança e higiene da tripulação é frequentemente negligenciada.

À violação dos aspetos físicos e psíquicos, juntam-se, com demasiada frequência, os aspetos profissionais, tais como:

- Atrasos no pagamento de salários;
- Remuneração não equivalente ao esforço/horas de trabalho executado;
- Falta de aplicação do princípio de equidade, sendo que igual função deveria corresponder a igual salário e, por fim;
- A discriminação na progressão da carreira, tendo por base a nacionalidade do marítimo.

Das medidas de implementação da MLC 2006 tomadas pelos armadores, as mais mencionadas foram:

- ⇒ O registo eletrónico das horas de trabalho;
- ⇒ O pagamento das horas extraordinárias;
- ⇒ A responsabilização das chefias de departamento em caso de violação da Convenção;
- ⇒ A redução do contrato de trabalho para que exista maior tempo de descanso;
- ⇒ A criação de estruturas que favorecem o bem-estar da tripulação a bordo, tais como a melhoria do entretenimento e do acesso a cuidados de saúde;
- ⇒ Formação providenciada e paga pela entidade empregadora;
- ⇒ Recrutamento efetuado através de agências credíveis e certificadas;
- ⇒ Aumentos anuais de salário;
- ⇒ Apoio e esclarecimento de dúvidas da tripulação em relação à MLC 2006;
- ⇒ Melhoria das condições de habitabilidade;
- ⇒ Inclusão de seguros de acidente e viagem e criação de várias formas de denúncia anónima de abusos registrados a bordo.

É inegável a importância destes melhoramentos para a qualidade de vida dos marítimos e para a própria atividade marítima. Se estas melhorias proliferarem entre o sector, sem dúvida conseguiremos obter um ambiente de trabalho mais atrativo, que promoverá a formação de mais trabalhadores marítimos, servirá para manter os bons profissionais do sector no ativo por mais anos e mais motivados, o que, conseqüentemente, diminuirá a contratação de mão-de-obra pouco qualificada, que promoverá a segurança marítima e a melhoria do serviço prestado, impulsionando a concorrência saudável do mercado e, por conseguinte, mais proveitos para os armadores e consumidor final. Contudo, as boas práticas estão longe de ser a generalidade e a MLC 2006 ainda precisa de ganhar confiança

junto dos marítimos que mais irão beneficiar da sua correta implementação. Para estes, existem aspetos importantes que não foram focados na MLC 2006 e que, não dando resposta aos mesmos, podem reduzir o impacto que a mesma gostaria de ter junto dos marítimos. Para estes, questões essenciais ficaram de fora da Convenção, tais como:

- ⇒ Limitação do tempo a bordo e efetivação do cumprimento dessa limitação;
- ⇒ Direito a folgas;
- ⇒ Comparticipação da deslocação ou existência de planos de auxílio à deslocação a casa em caso de morte ou de problemas de saúde de familiares;
- ⇒ Discriminação na remuneração tendo em conta a nacionalidade;
- ⇒ Necessidade de criação de avaliações gerais de desempenho;
- ⇒ Respeito das horas de descanso;
- ⇒ Adequada fiscalização;
- ⇒ Negação / desburocratização do direito ao *Shore leave*;
- ⇒ Proteção Social (direito à segurança social);
- ⇒ Vínculo laboral sem garantia de continuidade após o período de férias;
- ⇒ Garantia do estabelecimento de um minimum *safe manning* adequado à dimensão do navio.

Comparando estes comentários com a opinião de Apostoles Belokas, mencionada anteriormente neste projeto, verificamos que há vários critérios comuns a ambos e que podem sustentar a sua teoria de que a MLC 2006, não irá de forma isolada contribuir para a melhoria das condições de trabalho e habitabilidade a bordo, ou atrair e manter marítimos qualificados a bordo pois esta não aborda fatores motivacionais essenciais.

Dos comentários adicionais efetuados pelos inquiridos podemos encontrar outras preocupações e assuntos relevantes. A fiscalização da implementação da Convenção é para os marítimos um fator-chave para o sucesso da mesma e ainda é alvo de descrédito de alguns. São muitos os que questionam a isenção da fiscalização ou a qualidade da mesma. Como será feita a fiscalização uniformemente se esta depende igualmente da área de operação do navio? Por exemplo, navios registados em bandeiras de conveniência, a operar em áreas cujos países não tenham ratificado a Convenção continuam a beneficiar das brechas de fiscalização. Quem verifica e supervisiona os inspetores responsáveis pela fiscalização da implementação da Convenção? Não é a MLC 2006, a unificação de

Convenções já existentes? Se esta Convenção acrescenta pouco de novo, o que poderá diferenciá-la das demais e torná-la bem-sucedida? Percebe-se que só uma correta, isenta e justa fiscalização poderá credibilizar esta Convenção tão determinante para o sector marítimo. Torna-se imprescindível assegurar a isenção de conflitos de interesses, assegurando objetividade na monitorização e fiscalização da aplicação da MLC 2006.

Outros assuntos a ter em consideração é a manipulação de dados, ou seja, o cumprimento da MLC 2006, meramente no papel, pois observam-se situações em que os horários laborais que são apresentados não correspondem efetivamente ao trabalhado. Contrariamente ao pretendido, os marítimos acusam a burocracia associada à implementação da Convenção de ainda agravar a situação das horas extraordinárias, pois o preenchimento de documentação obrigatório acresce às demais funções dos marítimos.

A necessidade de uma maior divulgação da MLC 2006, para que esta seja um sucesso também, preocupa os marítimos. Estes esperam mais divulgação e sessões de esclarecimento, que podem ocorrer através de eventos, intercâmbios no universo marítimo ou de ações de formação por parte do empregador.

Outra questão abordada pelos marítimos foi a importância da uniformização e concentração dos processos de contratação. Se a MLC 2006 já determina a necessidade de utilizar agências de recrutamento credenciadas, a verdade é que este sistema pode ser demorado, ou até ignorado, em países cuja ratificação da Convenção não é uma realidade. Segundo os marítimos a urgência desta uniformização iria diminuir a utilização de agências ilegais e permitir maior liberdade de escolha em relação ao sector em que se pretende trabalhar. A indústria beneficiaria assim de marítimos com os mesmos níveis de formação e qualificação profissional em todas as categorias profissionais.

Por fim, é necessário ter em consideração as consequências das exclusões das Convenções e a credibilização das mesmas. Por exemplo, a MLC 2006 exclui embarcações pesqueiras e militares, o que do ponto de vista dos marítimos, cria uma diferenciação laboral injusta e permite a fuga ao cumprimento de condições básicas dependendo da área de atividade do marítimo. Numa profissão com alguma mobilidade de sector, os protegidos de hoje podem ser os afetados de amanhã. A credibilização da mesma passa novamente pelo ponto fulcral da fiscalização. Num dos depoimentos recolhidos, foi mencionado que o único navio

abrangido pela SOLAS, em que um marítimo tinha trabalhado, revelou-se a pior experiência a nível de segurança. Estas incoerências de fiscalização prejudicam as legislações.

6.3 Recomendações

Ao longo da realização deste projeto foram referidas as atuais limitações na implementação da MLC que se podem sumarizadas em:

- Marítimos e autores consideram que a MLC não aborda questões relevantes como as horas de descanso, vínculos laborais, diferenças salariais e a fixação da lotação de segurança;
- Fiscalização efetiva na implementação da MLC que passa pela formação dos inspetores;
- Bandeiras de Conveniência e amplas zonas sem implementação da Convenção como o caso da América do sul;
- Envolvimento de diferentes agentes o que origina diferentes *timings* de implementação.

Apesar destas limitações a MLC consegue reunir unanimidade no que concerne à sua importância para a melhoria das condições de vida dos marítimos e conseqüente segurança da indústria. As incertezas levantadas pelos marítimos, demonstradas pelo inquérito realizado neste estudo, são demonstrativas da importância da correta divulgação da Convenção para que o seu real intuito não seja confundido e diminuído devido à falta de informação. Seria importante esclarecer que determinadas temáticas e problemáticas não são necessariamente do fórum da Convenção, mas do fórum de áreas mais latas e complexas da atividade marítima. Essencialmente a problemática dos salários, tão abordada pelos marítimos, deveria ser entendida pelos mesmos como competência primeiramente do ITF, através da revisão da tabela salarial, e de uma revisão geral dos contratos laborais do que da competência da Convenção.

A autora sugere uma futura investigação com base nesta problemática de forma a ser verificada a viabilidade de uma revisão da tabela salarial por parte do ITF, dos contratos laborais e qual o impacto desta revisão no sector marítimo e no bem-estar dos marítimos.

Uma correta divulgação da MLC 2006 passa não só pelos organismos que a sustentam, tal como a IMO e a ILO, mas igualmente pelos diversos agentes intervenientes na atividade marítima que detêm um papel tão fundamental quanto o das organizações supramencionadas. Importa então abordar o papel das agência de recrutamento e de apoio aos marítimos, como a *“The Mission to Seafarers”* na correta divulgação da Convenção e seus objetivos.

O sucesso da Convenção depende da união dos *players* em atingir um objetivo comum e neste contexto a autora acredita que é interessante estudar o envolvimento destas instituições e qual o seu contributo para o sucesso da MLC 2006. Um estudo neste campo é sugerido pois iria contribuir para o aumento da bibliografia sobre o tema, uma vez que a encontrada durante a realização deste projeto foi pouco expressiva. No seguimento da interpretação dos inquéritos, onde é referido com regularidade pelos marítimos a necessidade de uma maior difusão da MLC 2006, para que esta seja um êxito, a promoção de sessões de divulgação e esclarecimento, através de eventos, intercâmbios no universo marítimo ou de ações de formação não só internamente pelo empregador mas também por estas agências seriam um reforço positivo e benéfico à implementação da Convenção.

Para que a entrada em vigor da Convenção tenha o devido impacto na vida diária dos marítimos, os vários *players* têm, como já referido, de estar em harmonia. A falta de harmonia na sua implementação é uma das limitações apontadas à Convenção. Contudo é essencial entender que num universo tão vasto, determinados sectores terão maior ou menor dificuldade de implementação da mesma, em função da dimensão da reestruturação que cada sector terá de efetuar para se adaptar devidamente aos novos procedimentos.

De forma a assegurar a segurança do sector e dos trabalhadores marítimos a MLC estabeleceu que, no decorrer do processo de recrutamento de marítimos, sejam utilizadas apenas agências de recrutamento credenciadas. Ora se por um lado esta normativa beneficia não só a segurança marítima, através da utilização de um processo de contratação uniformizado, como também pode contribuir para a divulgação da Convenção, o impacto da mesma no mercado das agências de recrutamento merece ser alvo de estudo já que implicou, necessariamente, a reestruturação de várias empresas e quiçá o encerramento de diversas. A elaboração de um estudo nesta área seria interessante para avaliar o impacto que a entrada em vigor da Convenção teve no cômputo geral da sua intervenção.

Ainda no âmbito da dificuldade de implementação da Convenção seria importante analisar em profundidade porque existem ainda amplas zonas sem implementação da Convenção como o caso da América do sul e do continente asiático, sendo este último um dos maiores fornecedores de mão-de-obra marítima.

Preocupações do âmbito social frequentemente expressas, quer nos questionários quer nas entrevistas, levam a autora a sugerir igualmente um estudo no âmbito do impacto da entrada em vigor da Convenção nos seguros marítimos. Seria sobretudo interessante antever o impacto da entrada em vigor do seguro de garantia financeira que protege os marítimos em caso de abandono.

Quanto à problemática das horas de descanso, entendida quer pelos marítimos quer pelos *players* entrevistados como de resolução prioritária mas de difícil abordagem, a autora gostaria de sugerir mais investigação sobre a introdução da robótica para a resolução desta questão e conseqüente impacto na indústria marítima desta forma laboral.

Para finalizar a autora acredita que a criação de uma diretiva europeia que envolva a EMSA na implementação da MLC 2006, tal como acontece com o STCW, iria beneficiar a correta fiscalização da Convenção e assim aumentar os níveis de credibilidade da mesma junto dos marítimos. Quando abordada esta questão constatou-se que de momento não existe qualquer referência à EMSA em termos de atividade semelhante ao STCW em nenhuma diretiva europeia. Contudo tem-se discutido essa possibilidade, em particular no que respeita a verificação da atividade das agências de recrutamento sem que nada esteja ainda estabelecido.

7 Conclusão

As hipóteses enunciadas inicialmente e os resultados alcançados levaram a concluir que:

- ✓ A hipótese um, se confirma, já que a implementação da MLC 2006 depende de vários protagonistas (Sindicatos, Armadores, Agências de recrutamento entre outras) e não exclusivamente das organizações internacionais tais como a IMO e a ILO;
- ✓ -A hipótese dois também se confirma, uma vez que a entrada em vigor da MLC 2006 está associada positivamente aos esforços de melhoramento das condições de trabalho e habitabilidade dos navios.

A MLC 2006 enfrentou uma série de problemas iniciais na sua implementação, ao nível dos Estados Bandeira, especialmente devido à heterogeneidade e diferenças de desenvolvimento económico e social dos Estados ratificadores. Além do mais, como se verificou neste projeto, o continente sul-americano e asiático ainda apresentam uma baixa taxa de ratificação o que demonstra que a MLC 2006 ainda não está generalizada e que ainda existe um grande caminho a percorrer até à sua completa aceitação. Por ser uma Convenção em fase inicial, ainda não existem procedimentos concretos e implementados e os Estados de Bandeira tentam seguir as boas experiências de outras Bandeiras.

A interpretação de alguns itens e a sua implementação é, por vezes, ainda difícil, pois existem dúvidas e, sem a experiência, não é fácil a sua implementação. Posto isto, as expectativas iniciais quanto à implementação e efeito imediato da Convenção foram drasticamente reduzidas pois estas lacunas na ratificação permitem que os armadores desloquem os registos dos seus navios para países, onde a MLC ainda não esteja implementada, em especial em Bandeiras de Conveniência, permitindo a existências de áreas de comércio totalmente desprotegidas de inspeção sobre a permissa “de que um Estado que a não tenha ratificado não beneficie de um tratamento mais favorável que os navios que arvoram a bandeira de Estados que a tenham ratificado”.

Verifica-se que a MLC 2006 ainda não conseguiu, até à data, cumprir na totalidade os objetivos a que se propõem de assegurar, mundialmente, a proteção dos direitos dos

marítimos e de estabelecer um nível de equitatividade para países e armadores comprometidos em providenciar condições laborais e de habitabilidade para marítimos, protegendo-os da competição desleal dos navios não pertencentes a países não ratificadores.

Tais condicionantes de implementação e conseqüente falta de uniformização prejudicam em certa medida a confiança que os marítimos depositam na MLC 2006, contudo, e apesar de ainda não cumprir na íntegra os seus objectivos, não podemos negar que, no seu curto período de implementação, a MLC 2006 contribuiu de forma significativa para a melhoria das condições de trabalho e habitabilidade dos marítimos. Durante o primeiro ano de implementação da MLC 2006, registaram-se 113 navios detidos pelas autoridades do Paris MoU devido a infrações relacionadas com esta Convenção. Estas detenções representam 17.4% do número total de detenções efetuadas por esta entidade durante este período.

Como verificado pelo inquérito realizado neste projeto, embora o impacto da Convenção no dia-a-dia dos marítimos seja apenas moderado, estes estão mais conscientes dos seus direitos e mais confiantes nas suas reivindicações desde a sua entrada em vigor, sendo que a menção da mesma aquando da apresentação da queixa lhe acresce legitimidade.

Um maior investimento na formação dos inspetores responsáveis pela fiscalização da sua implementação irá, decerto, ajudar para a credibilização da Convenção junto dos marítimos mais cépticos e irá contribuir para que as permissas previstas pela Convenção sejam cumpridas, garantindo assim a sua sustentabilidade a longo prazo.

A correta divulgação dos objetivos e limites de intervenção da Convenção é fundamental para que a sua essência não seja corrompida ou mal interpretada, retirando-lhe a importância que lhe é devida. Acções de formação onde se clarifique as áreas de intervenção que competem a esta Convenção e as que pertencem a outros intervenientes, tais como o ITF, Sindicatos e até aos Estados de Bandeira, trariam imensos benefícios na credibilização da Convenção já que são muitas as críticas que lhe são mal endereçadas. Refira-se por exemplo a estipulação de uma tabela salarial livre de discriminações baseadas na nacionalidade dos tripulantes.

Quanto à necessidade da revisão da Convenção, apesar de existirem diversas sugestões quer por parte dos marítimos, quer por parte de autores, a inconsistente implementação

aconselha uma abordagem mais moderada. Assim, deve-se privilegiar primeiramente a implementação e o cumprimento das atuais provisões em detrimento da sua revisão. É também de salientar que qualquer emenda efetuada na indústria dos transportes marítimos tem sempre um grande impacto, pois envolve não só as pessoas (centenas de milhares) mas os navios onde os custos de adaptação são sempre elevados.

Num futuro próximo seria interessante realizar um projeto semelhante de forma a verificar a evolução do impacto da Convenção no dia-a-dia dos marítimos e abordar e estudar possíveis propostas de emendas que possam ser efetuadas.

Bibliografia

Alves, M. da P. (2012). *Metodologia Científica*. Lisboa: Escolar Editora.

Baptista, Manuel (2013). "Impacto do Desenvolvimento Sustentável das Autarquias Portuguesas no Poder de Compra". *Economia e Empresa*. Série II, nº17, 2013. Lisboa: Universidade Lusíada.

Bauer, Paul; "The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?" 8 Chi. J Intl. Law 2008 p644

Belokas, Apostolos; "ILO MLC; Truth or Dare?" Web 22.02.2015. <http://www.safety4sea.com/ilo-mlc-truth-or-dare-analysis-1-200>

Bernal, Francisca Prof.; González- Gil, Jaime Mr. & Piniella, Francisco Prof. Dr; "Implementation of the MLC 2006 Convention: Effects on the development of regulation in the European Union and on vessel inspections under the Port State Control (PSC) System."; Maritime Transport VI; Universitat Politècnics de Catalunya Barcelona Tech.

Blanck, John; "Reflection"; 31 Tul. Maritime Law Journal 2007 p39

Bolle, Patrick; "The ILO'S new Convention on Maritime labour: an Innovative Instrument"; 145 Intl. Lab. Rev.2006 p138

Bunker, John, "SIU & Maritime History- A History of the SIU." About SIU, Seafarers International Union, 2010. Web 20.12.2014. <http://www.seafarers.org/aboutthesiu/history.asp>.

Britannia Steam Ship. "The Jones Act Seamen." Britannia Steam Ship. N.p., n.d. Web 20.12.2014 <http://britanniapandi.com/download.cfm?docid=80fcf280-f8cb-4cf-8969812cce80d6fa>.

Cameron, Lloyd: "The Maritime Labour Convention 2006: A Frozen Revolution in the Realisation of Social Justice for Seafarers?" Master Thesis Faculty of Law, Spring 2013.

Christodoulou-Vartosi, I & Pentsov, Dmitry; "Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Ship owners, Reliable Seafarers"; 2008 Springer- Verlay Berlin p12.

Conferência Internacional do Trabalho- Convenção do Trabalho Marítimo, 2006; ILC 94th Session, 23 de Fevereiro 2006

DECRETO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA N.º 7/2015 - DIÁRIO DA REPÚBLICA N.º 7/2015, SÉRIE I DE 2015-01-12 Presidência da República, Ratifica a Convenção do Trabalho Marítimo, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª Sessão, em Genebra, a 23 de fevereiro de 2006

DECRETO-LEI N.º 27/2015 - DIÁRIO DA REPÚBLICA N.º 26/2015, Ministério da Agricultura e do Mar, Procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março, transpondo a Diretiva n.º

2013/38/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de agosto de 2013, que altera a Diretiva n.º 2009/16/CE, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção pelo Estado do porto

Diretiva 1999/63/CE, do Conselho, de 21 de junho de 1999, respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos, celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST);

Diretiva 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, que aplica o Acordo celebrado pela ECSA e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Diretiva 1999/63/CE;

Diretiva 2012/35/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva 2008/106/CE relativa ao nível mínimo de formação de marítimos;

A Diretiva 2013/54/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa a certas responsabilidades do Estado de bandeira no cumprimento e aplicação da Convenção.

DGRM (a); “Segurança Marítima-MLC 2006”. Direcção- Geral Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos. Web 21.12.2014 http://www.dgrm.min-agricultura.pt/xportal/xmain?xid=dgrm&actualmenu=2426630&selectedmenu=2426640&xpid=genericPageV2&conteudoDetalhe_v2=2426771

DGRM (b); “Segurança Marítima-MLC 2006”. Direcção- Geral Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos. Web 22.02.2015 http://www.dgrm.min-agricultura.pt/xportal/xmain?xid=dgrm&actualmenu=2426630&selectedmenu=2426640&xpid=genericPageV2&conteudoDetalhe_v2=2426771

Eastland Memorial Society; “ROBERT MARION LA FOLLETTE (1855 1925).” Eastland Memorial Society. Web 20.12.2014. <http://www.eastlandmemorial.org/lafollette.shtml>

EMSA; “ Um Transporte Marítimo mais seguro e menos poluente na União Europeia”; Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias. Web 22.02.2015. http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/PORTO_LISBOA/EMSA/AESM%20brochure.pdf

Europa; “Síntese da Legislação da UE”. União Europeia. Web 22.02.2015. http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/employment_rights_and_work_organisation/c11801_pt.htm

Guerra, Isabel, (2006). *Pesquisa Qualitativa e Análise de Conteúdo – Sentidos e formas de uso*, Principia Editora, Estoril.

Hill, M. e Hill, A. (2012). *Investigação por Questionário*. (2ª Ed). Sílabo, Lda.

JMC (a); Final Report JMC, 29th Session, Geneva, 22-26 January 2001; ILO Doc. No. JMC/29/2001/14 para 23

JMC (b); Final Report JMC, 29th Session, Geneva, 22-26 January 2001; ILO Doc. No. JMC/29/2001/14 paras 23 & 35

ILO (a). "Recommendation 48 Seamen's Welfare in Ports (1936): Focused on Protecting Seafarers while ashore" on Maritime Labour Convention 2006: Seafarers' Bill of Rights- The best of times for Seafarers, the worst of times for Seafarer Welfare Agencies.

ILO (b). "História". International Labour Organization Web 20.12.2014 <http://www.oitbrasil.org.br/content/hist%C3%B3ria>

ILO (c). "Shipping, Ports, Fisheries and Inland Waterways Sector." International Labour Organization- Promoting jobs, Protecting People, International Labour Organization, n.d. Web 20.12.2014. <http://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/lang-en/index.htm>.

ILO (d). "ILO Joint Maritime Commission (29th Session): Final Report; 2001 Geneva; JMC/29/2001/14 p28-29 Web 22.10.2014. <http://www.ilo.org/public/English/dialogue/sector/techmeet/jmcf.pdf>

ILO (f). "Record of Proceedings 94th Session 2006."; 2007 ILO Office Geneva p1/6

ILO (g). First Meeting 17-21 December 2001; second meeting 14-18 October 2002; third meeting 30 June-4 July 2003 and final meeting 10-23 January 2004. Web 20.12.2014. http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_15347/lang-en/index.htm.

ILO (h). "Reports from various meetings and discussions -Maritime Labour Convention". International Labour Organization- Web 22.12.2014. http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_153447/lang-en/index.htm

ILO (i). "Frequently Asked Questions (FAQ) about the Maritime Labour Convention, 2006". Web.21.12.2014. http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/faq/WCMS_238010/lang-en/index.htm

ILO (j). "Maritime Labour Convention,2006." Compendium of Maritime Labour Instruments: Maritime Labour Convention,2006, Seafarers' Identity Documents (Revised) Convention, 2003, Work in Fishing Convention and Recommendation,2007.Geneva:ILO,2008.N.pag.Print.

ILO (k). "Ratifications of MLC - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC 2006)". Web. 28.12.2014. http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:31331.

ILO (l). "Six months in force, eight years in the making: The ILO Maritime Labour Convention, 2006 is now in full sail". Web.28.12.2014. http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/news/WCMS_236264/lang-en/index.htm

International Shipping Federation (ISF a). The ILO Maritime Labour Convention 2006: A Guide for the Shipping Industry. London: Maritime International Secretariat Services Limited, 2006.Print

Internantional Shipping Federation (ISF b). "Constitution. Internantional Shipping Federation. 2010." Web 20.12.2014. <http://library.fes.de/itf/english/buschak-en.pdf> Web. 20.12.2014

International Transport Workers' Federation (ITF a). "Flags of Convenience- Avoiding the rules by flying a convenient flag". Web 28.12.2014. <http://www.itfglobal.org/en/transport-sectors/seafarers/in-focus/flags-of-convenience-campaign/>

Koswig, Annika: "Enforcement of the Maritime Labour Convention, 2006 and its impact on P&I insurance for shipowners." Bachelor Thesis University of Applied Science of Bremen, November 2013.

Lei n.º 146/2015 de 9 de setembro Regula a atividade de marítimos a bordo de navios que arvoram bandeira portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado português enquanto Estado de bandeira ou do porto, tendo em vista o cumprimento de disposições obrigatórias da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, da Organização Internacional do Trabalho, transpõe as Diretivas 1999/63/CE, do Conselho, de 21 de junho de 1999, 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, 2012/35/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, e 2013/54/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, e procede à segunda alteração aos Decretos -Leis n.os 274/95, de 23 de outubro, e 260/2009, de 25 de setembro, e à quarta alteração à Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, e revoga o Decreto -Lei n.º 145/2003, de 2 de julho.

Machado, M. et al (2005). Análise de conteúdo: uma metodologia para análise de dados, São Paulo.

McConnell, M; Devlin, D & Doumbia Henry, C; "The Maritime Labour Convention 2006: A legal primer to an Emerging International Regime; 2011 Koninklijke Brill NV.

Preparatory Technical Maritime Conference; "Consolidated Maritime Labour Convention: Commentary to the Recommended Draft; PTMC/04/2 P1. Web 20.12.2014 <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/ptmc/pdf/cmlc-comment.pdf>

Politakis, George; "Breathing Life into the MLC 2006: Moving from Ratification to Implementation"; Speech 27 September 2012; Maritime Human Resource Solutions and the MLC 2006.

RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA N.º 4/2015 - DIÁRIO DA REPÚBLICA N.º 7/2015, SÉRIE I DE 2015-01-12 Assembleia da República, Aprova a Convenção do Trabalho Marítimo, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª sessão, em Genebra, a 23 de fevereiro de 2006

Sardinha, Álvaro; "MLC 2006-Um guia para os marítimos-Publicação Gratuita", Transporte Marítimo. Web. 22.02.2015. <http://transportemaritimoglobal.com/2013/12/04/mlc-2006-um-guia-para-os-maritimos-publicacao-gratuita/>

Seafarers' Rights." Welcome to Seafarers' Rights International". Seafarers' Rights International. 2013. Web.20.12.2014. <https://www.seafarersrights.org/>

Skuld; "Insight: Maritime Labour Convention (MLC) 2006". Skuld. Web.22.02.2015. <http://www.skuld.com/topics/people/mlc-2006/insight/insight---mlc-2006/european-union-eu/>

Telegraph, "Who said what about the MLC?"; Nautilus, September 2013.

Van Aart, Marieke; "Relation EU-ILO-Cooperation or Conflict?"; Master Thesis Research in Master in Law, Tilburg University, 2011.

(n.d.).

Bauer, P. (2008). The Maritime Labour Convention: An adequate Guarantee of Seafarer Rights or an Impediment to True Reforms? 8 Chi. J Intl. Law.

Bolle, P. (2006). The ILO'S new Convention on Maritime Labour: an Innovative Instrument. 145 Intl. Lab. Rev.

Britannia Steam Ship. (n.d.). *Britannia Steam Ship*. Retrieved from The Jones Act Seamen: <http://britanniapandi.com/download.cfm?docid=80fcf280-f8cb-4cf-8969812cce80d6fa>

Bunker, J. (2010). *About SIU, Seafarers International Union*. Retrieved from SIU & Maritime History- A History of the SIU: <http://www.seafarers.org/aboutthesiu/history.asp>

Cameron, L. (2013). *The Maritime Labour Convention 2006: A Frozen Revolution in the Realisation of Social Justice for Seafarers?* Master Thesis Faculty of Law.

Conferência Internacional do Trabalho. (2006). *Convenção do Trabalho Marítimo, 2006*. ILC 94th Session.

Eastland Memorial Society. (n.d.). *Robert Marion La Follette (1855-1925)*. Retrieved from Eastland Memorial Society: <http://www.eastlandmemorial.org/lafollette.shtml>

ILO. (n.d.). Retrieved from Shipping, Ports, Fisheries and Inland Waterways Sector.Promoting jobs, Protecting People, International Labour Organization: <http://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/lang--en/index.htm>

ILO. (n.d.). Retrieved from História: <http://www.oitbrasil.org.br/content/hist%C3%B3ria>

ILO. (2006). *Recommendation 48 Seamen's Welfare in Ports (1936): "Focused on Protecting Seafarers while ashore" on Maritime Labour Convention 2006: Seafarers' Bill of Rights- The best of times for Seafarers, the worst of times for Seafarer Welfare Agencies*. ILO.

ISF. (2006). *The ILO Maritime Labour Convention 2006: A Guide for the Shipping Industry*. London: Maritime International Secretariat Services Limited. Retrieved from The ILO Maritime Labour Convention 2006: A Guide for the Shipping Industry.

ISF. (2010). *Constitution, International Shipping Federation 2010*. <http://library.fes.de/itf/english/buschak-en.pdf>.

Nautilus. (2013). Who said what about the MLC? *The Telegraph*.

Seafarers' Rights International. (2013). Retrieved from Welcome to Seafarers' Rights International: <https://www.seafarersrights.org/>

Veganaden, M. (2007). *The Potencial Implications of the Maritime Labour Convention, 2006, for policy and management in the maritime sector: A Critical Analysis*. Malmo: World Maritime University.

Internet

<https://www.parismou.org/system/files/20141117%20Press%20release%20MLC%20first%20year%20%28final%29.pdf>

Anexos

Anexo 1 – Inquéritos aos Marítimos

A SURVEY ON THE IMPACT OF THE MARITIME LABOUR CONVENTION (MLC 2006)

The Maritime Labour Convention (MLC) is the “fourth pillar” of global shipping regulation alongside with the STCW, MARPOL and SOLAS conventions. Several aspects of the seafarers’ working life are covered by the MLC – anything from wages, hours of work and rest, leave, repatriation, manning levels, accommodation, food, medical care, welfare, training, and recruitment and placement.

The MLC was adopted in February 2006 and entered into force on the 20th of August 2013. This survey is a preliminary attempt to understand its impact on the seafarers’ welfare and working conditions on-board, since its implementation.

As an active seafarer, you are invited to participate in this survey. Your answers will remain confidential. It will take a few minutes to complete but it will help the researcher to assess to which extent the MLC is being implemented by the shipping companies. The study also aims at collecting your views about new aspects that are not currently addressed by the Convention but that could be taken into consideration in the future in order to further improve the current contents of the MLC.

This research is being done by Susana Santos from the Escola Náutica Infante Dom Henrique (ENIDH) as part of her Master degree. If you have any question about the study, please write to the following email:

Thank you very much for your cooperation.

***Compulsory**

Nationality

Gender

- Female
- Male

Sailing Experience

- Cargo Ships
- Container Ships
- Passenger's Ships
- Other:

Have you ever heard about the Maritime Labour Convention (MLC)?

- Yes
- No

If yes, from who?

- National Maritime Administration
- Trade Union/professional association
- Ship Owner
- Media
- Others

Please tick below the MLC provisions that you think may have a greater impact on your wellbeing on board.

- Training
- Repatriation
- Hours of work & hours of rest
- Accommodation
- Recreational facilities/medical care
- Food and Catering
- Health protection/medical care
- Social security protection
- Compliance and enforcement (Port State responsibilities)
- Wages

Have you ever witness or experienced in the past any situation where one (or more) of the MLC provisions were not applied?

- Yes
- No

If yes, Could you briefly explain the event?**Do you consider that following the adoption of the MLC, seafarers feel more comfortable to claim for fair pay and improved working conditions?**

- Yes
- No

Have you ever witnessed from the part of your employer any initiative to comply with the MLC requirements?

- Yes
- No

If yes, Could you list them?

Could you rank the impact that you think the MLC have had on your daily work on board?

- No Impact
- Insignificant impact
- Moderate impact
- Very significant impact

In your opinion, what significant aspects of the seafarer's lives are currently missed or not fully addressed in the MLC?

Please use the space below to write any suggestion or comment that you may have about this study.

Anexo 2 – Entrevista realizada à EMSA

What are the main difficulties in the MLC 2006 implementation? Quais são as principais dificuldades na implementação da MLC 2006?

As in many other new conventions the difficulties will lay with the Parties. Some Parties are mainly flag States, while others are providers of seafarers. In addition, one has to consider the involvement of manning agencies and how they may be affected. It would help to have a mechanism for enforcement.

Do you believe that Seafarers will now feel fully confident to claim their rights to the ship owners? Acredita que os marítimos se sentirão mais confiantes na reivindicação dos seus direitos junto dos armadores?

This is difficult to ascertain at this stage. Most probably not. The majority of seafarers work on non-permanent contracts. Job insecurity is common today. Furthermore, the majority of them are ratings and hardly aware of the benefits that the MLC provides.

Which MLC 2006 provisions do you believe it will have an impact on the Seafarers wellbeing on board? Que provisões da MLC 2006 acredita que terão mais impacto na melhoria das condições laborais e de habitabilidade dos marítimos a bordo?

The fact that the Convention covers all those working at sea is a major achievement when comparing with previous instruments. The “no more favourable treatment” common in the more technical Conventions adopted by the IMO is also important as vessels under flags not parties to the Convention will have to be inspected during PSC inspections without any benefit coming from ‘not being Parties’. The intended establishment of “compliance awareness” is also important. I would also like to highlight Title 3: Accommodation, recreational facilities, food and catering. This is important for wellbeing on board and during the last decades such conditions have decreased worldwide in most of the fleets.

What is not provided under MLC 2006 and should be included on a future Convention amendment? Quais as provisões que deveriam ser incluídas em futuras alterações à Convenção?

It is too early to identify provisions that should be included. First it is important to implement and enforce the current provisions. We should take into account that many Parties are still lacking behind when it comes to the implementation. Only in a few years it will be important to analyse the implementation of the Convention and to identify what amendment may be needed.

Anexo 3 - Entrevista realizada ao ITF

What are the main difficulties in the MLC 2006 implementation? Quais são as principais dificuldades na implementação da MLC 2006?

A principal dificuldade é a falta de vontade de alguns armadores em implementarem a Convenção. Com a regulação do horário de trabalho, as reivindicações para a contratação de mais marítimos e para o pagamento das horas extraordinárias irão aumentar. São sobretudo as questões económicas que irão dificultar a implementação da Convenção.

Do you believe that Seafarers will now feel fully confident to claim their rights to the ship owners? Acredita que os marítimos se sentirão mais confiantes na reivindicação dos seus direitos junto dos armadores?

Claro! Os marítimos estão mais conscientes dos seus direitos. O número de queixas não aumentou desde a implementação da MLC 2006 mas esta já é nomeada aquando da apresentação da queixa. O ITF promove a sua divulgação através de livros e revistas afectas ao tema aquando das suas visitas a bordo.

Which MLC 2006 provisions do you believe it will have an impact on the Seafarers wellbeing on board? Que provisões da MLC 2006 acredita que terão mais impacto na melhoria das condições laborais e de habitabilidade dos marítimos a bordo?

A obrigatoriedade dos descontos para a Segurança Social. A MLC 2006 define 3 sistemas obrigatórios a serem escolhidos por entre 9 opções. Graças a esta provisão, os marítimos podem usufruir, por exemplo, de baixa por doença ou por maternidade. Um marítimo português que esteja embarcado num navio de pavilhão estrangeiro, terá direito a que o armador desconte para o regime social português. Tal desconto tem de constar na folha de salário.

What is not provided under MLC 2006 and should be included on a future Convention amendment? Quais as provisões que deveriam ser incluídas em futuras alterações à Convenção?

Um dos pontos que considerava essencial irá, esperamos, ser aprovado dentro em breve e consiste na obrigatoriedade do armador obter um seguro de garantia financeira que proteja os marítimos em caso de abandono. Este seguro irá garantir o repatriamento da tripulação, a manutenção e apoio da mesma durante a situação de abandono e garantir o pagamento dos salários após se verificarem 2 meses de incumprimento. Este terá de estar acessível aos marítimos a bordo para que estes tenham conhecimento da existência do mesmo.

Anexo 4 - Entrevista realizada à General Maritime

Devido às boas bases da General Maritime, que teve origem na antiga Sopanata, a implementação da MLC 2006 foi essencialmente uma questão de texto.

A Soponata já tinha como prática os descontos para o IRS, segurança social, previa um fundo de pensões e um seguro de saúde para a tripulação igualmente. Tentava ao máximo criar condições equivalentes aos trabalhadores de “terra”. Com a entrada na CEE criou-se um segundo registo, que podia ser na Libária, Malta ou no Mar, de forma a criar uma maior competitividade. A Vships participou na reorganização da empresa. Cada navio tem de ser tratado como uma empresa individual para que possa ser registado noutras bandeiras. Neste período de transição houve necessidade de negociar com a tripulação os seus contratos para aumentar a competitividade. Esta negociação, que foi sempre acompanhada pelos sindicatos, propunha ou a rescisão do contrato ou a mudança do mesmo para off shore. A tabela salarial foi fixada em dólares e criou-se uma empresa holding na Ilha de Man.

Estas alterações levaram a uma internacionalização da tripulação anteriormente portuguesa. Começaram-se a contratar Filipinos e Indianos. Contudo havia limitações a nível do inglês quer por parte destes, quer por parte dos oficiais portugueses que dificultava a comunicação. Em 2002/ 2003 os salários indianos aumentaram pelo que se começou a contratar peruanos por serem uma nacionalidade que se adapta a todas as outras e que praticam salários mais baixos. Em 2004 a Sopanata é vendida à General Maritime. Com esta venda a internacionalização da tripulação aumenta sendo que se começa a contratar russos, romenos, ucranianos para além dos portugueses, indianos, filipinos e peruanos. Começa a haver uma necessidade de melhor gestão de tripulações visto que há nacionalidades que não funcionam bem caso de russos/ucranianos com indianos.

Cria-se posteriormente a General Maritime Crewing, sendo que a empresa empregadora está sediada em Singapura. Abrem-se filiais na Rússia, Índia e Filipinas (acordo com a PTC).

Com isto verifica-se que a implementação da MLC 2006 na General Maritime foi apenas uma questão de atualização do contrato individual de trabalho, sendo que dele agora consta mais informação e referência à MLC 2006; atualização dos manuais de qualidade que foram ajustados para estarem de acordo com as novas necessidades de auditoria. Não houve custos de implementação em termos de modificação dos navios com a entrada em vigor da MLC 2006.

A entrada em vigor da MLC 2006 pretende equilibrar os custos de operação e tripulação, transversal ao mercado internacional.

Compreendemos que os marítimos sintam que há questões que não estão previstas na MLC 2006 que são para eles de extrema importância, caso da fixação do salário mínimo para cada função e os desequilíbrios salariais que existem entre função vs nacionalidade, contudo

tal não é assunto para a MLC 2006, sendo que existe um contrato laboral geral da ITF e contratos laborais de acordo com cada país. Parece-me que esses são os contratos onde se devem resolver essas questões já que o equilíbrio salarial só acontecerá com o equilíbrio social. Os nossos contratos internacionais cumprem com os requisitos da ITF e cada agente fornecedor de tripulação tem de ter certificado de compliance com a MLC 2006. O Gestor, como nós, tem de ter cópia do certificado da agência para apresentação em caso de auditoria. O cumprimento de todos os requisitos de contratação é fundamental para garantir a segurança e para garantir as coberturas do P&I em caso de acidente.

Para que exista um equilíbrio de vencimentos é essencial um entendimento entre o ITF e os armadores mais do que uma disposição na MLC 2006.

Para melhorar a qualidade de vida da nossa tripulação, disponibilizamos um correio electrónico gratuito e sigiloso onde a tripulação pode relatar situações de abuso a bordo. Temos também uma hotline para o mesmo efeito. Desta forma nós garantimos um clima sem surpresas não só para os que gerenciam o navio, mas também a garantia de um ambiente a bordo justo. No que diz respeito à alimentação, permitimos que seja o Comandante a gerir o orçamento disponível de forma a cumprir com as expectativas da tripulação.

Quanto a lacunas na MLC,2006 ou possíveis melhorias, ela não apresenta soluções para as horas de descanso. É importante respeitar o descanso da tripulação mas é igualmente de difícil resolução. Sugere-se a duplicação de tripulação, contudo quem é o responsável em caso de acidente? Quem é o imediato? Quem é o Comandante? Enquanto gestores temos a preocupação de encontrar uma solução para esta problemática e organizamos para isso sessões junto dos nossos Senior Officers, até mesmo dos Junior, com a Coast Guard americana e com a BP para que consigamos resolver esta questão. Contudo ainda não fomos capazes de o fazer.

Outra lacuna refere-se à reforma dos marítimos. Seria importante promover a nível internacional condições mínimas de reforma e assistência de saúde, visto que não se consegue fazer seguro de saúde a todas as nacionalidades. Uma forma de contrariar esta questão é através do P&I e da cobertura de acidente mas isso não é um seguro de saúde. Trabalhar a nível internacional e em off shore, e em que a segurança social não é igual em todos os países, torna complicado este campo. Seria importante estabelecer um mínimo de desconto para todos os países, independentemente de isto aumentar os custos para os armadores. Desde que esses custos sejam para todos. Penso que esta disposição não está prevista na MLC 2006 pois iria impedir a ratificação da mesma por parte de certos países, que não estão preparados para esta situação, e assim prejudicar a sua entrada em vigor. Penso que através do P&I e de seguradoras de shipping se poderia estabelecer um mínimo de reforma e criar uma entidade que receba esse valor de forma a garantir que esse valor é mesmo descontado pelo tripulante.

Anexo 5 – Entrevista à Associação de Armadores da Marinha de Comércio (AAMC)

1- What are the main difficulties in the MLC 2006 implementation? / Quais são as principais dificuldades da implementação da MLC 2006?

a) Em Portugal é a administração marítima. Complicou. Por exemplo: Para os navios de registo convencional ainda não definiu em definitivo qual a entidade que fará as auditorias.

b) Por ser uma convenção em fase inicial, ainda não temos procedimentos concretos e implementados. Tentamos procurar seguir as boas experiências de outras bandeiras.

c) Por via da alínea anterior, a interpretação de alguns itens e a sua implementação é difícil. Há ainda dúvidas e sem a experiência não é fácil implementar.

2- Do you believe that Seafarers will now feel fully confident to claim their rights to the ship owners? / Acredita que os marítimos se sentirão mais confiantes na reivindicação dos seus direitos junto dos armadores?

a) Nem por isso. Os armadores estão a deslocalizar os registos dos seus navios para países, onde a MLC seja a menos exigente. Por exemplo: a idade mínima do marítimo, encargos com a segurança social.

b) Estão a aparecer empresas fornecedoras de tripulação cuja nacionalidade duvido que essas reivindicações sejam muito eficazes.

c) Para estes tripulantes, mesmo com o controlo do Estado do Porto, é difícil interpretar como são efetuados os descontos de segurança social e se são mesmo efectuados.

3- Which MLC 2006 provisions do you believe it will have an impact on the Seafarers wellbeing on board? / Que disposições da MLC,2006 acredita que terão mais impacto na melhoria das condições e bem-estar dos marítimos a bordo?

a) Nas vertentes que possam ser auditadas diretamente pelos Port state, nomeadamente nas condições de higiene no trabalho, alimentação, lazer, tempos de descanso, saúde e repatriamento do tripulante.

4- What is not provided under MLC 2006 and should be included on a future Convention amendment? / Quais as provisões que deveriam ser incluídas em futuras alterações à Convenção?

a) Não posso adiantar ainda nada sem termos dados concretos da que está a ser implementada.

b) Na indústria dos transportes marítimos alterações a convenções têm sempre um grande impacto. Não devemos esquecer que envolve não só as pessoas (são centenas de milhares) mas os navios onde os custos de adaptação são sempre elevados.

Anexo 6 – Países que já ratificarão a convenção MLC

Abaixo segue listagem dos sessenta e seis países que já ratificarão a convenção à data da realização deste projecto.

País	Data	Status	Notas
África do Sul	20.06.2013	Em vigor	
Alemanha	16.08.2013	Em vigor	
Antigua and Barbuda	11.08.2011	Em vigor	
Argentina	28.05.2014	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 28.05.2015.
Austrália	21.12. 2011	Em vigor	
Bahamas	11.02.2008	Em vigor	
Bangladesh	06.11.2014	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 06.11.2015.
Barbados	20.06.2013	Em vigor	
Bélgica	20.08.2013	Em vigor	
Belize	08.07.2014	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 08.07.2015.
Benin	13.06.2011	Em vigor	
Bermuda	02.05.2014	Aplicável	
Bósnia Herzegovina	18.01.2010	Em vigor	
Bulgária	12.04.2010	Em vigor	
Canáda	15.06.2010	Em vigor	
Chipre	20.07.2012	Em vigor	
Congo	26.03.2014	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 26.03.2015.
Croácia	12.02.2010	Em vigor	
Dinamarca	23.06. 2011	Em vigor	
Espanha	04.02.2010	Em vigor	
Federação Russa	20.08.2012	Em vigor	
Fiji	10.10.2014	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 10.10.2015.
Filândia	09.01.2013	Em vigor	
Filipinas	20.08.2012	Em vigor	
França	28.02.2013	Em vigor	
Gabão	25.09.2014	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 25.09.2015.
Gana	16.08.2013	Em vigor	
Gibraltar	07.08.2013	Aplicável	
Grécia	04.01.2013	Em vigor	
Holanda	13.12.2011	Em vigor	
Hungria	31.07.2013	Em vigor	
Ilhas Caimão	13.02.2014	Aplicável	
Ilhas Faroe	09.07.2013	Aplicável	
Ilhas Marshall	2.09.2007	Em vigor	
Irlanda	21.07.2014	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 21.07.2015.
Isle of Man	07.08.2013	Aplicável	

País	Data	Status	Notas
Itália	19.11.2013	Em vigor	
Japão	05.08.2013	Em vigor	
Kiribati	24.10.2011	Em vigor	
Letónia	12.08.2011	Em vigor	
Líbano	18.02.2013	Não está em vigor	Pedido de ratificação recebido mas pendente de informação com base no Standard A4.5 §10
Libéria	07.06.2006	Em vigor	
Litúania	20.08.2013	Em vigor	
Luxemburgo	20.09.2011	Em vigor	
Malásia	20.08.2013	Em vigor	
Maldivas	07.10. 2014	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 07.10.2015.
Malta	22.01.2013	Em vigor	
Marrocos	10.09.2012	Em vigor	
Maurícias	30.05.2014	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 30.05.2015.
Montenegro	03.02.2015	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 03.02.2016.
Nicaragua	20.12.2013	Em vigor	
Nigéria	18.06.2013	Em vigor	
Noruega	10.02.2009	Em vigor	
Nova Caledônia	28.02.2013	Applicable	
Palau	29.05.2012	Em vigor	
Panamá	06.02.2009	Em vigor	
Polónia	03.05.2012	Em vigor	
Quênia	31.07.2014	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 31.07.2015.
Reino Unido	07.08.2013	Em vigor	
República da Coreia	09.01.2014	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 09.01.2015.
República Islâmica do Irão	11.06.2014	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 11.06.2015.
Saint Kitts and Nevis	21.02.2012	Em vigor	
Saint Vincent and the Grenadines	09.11.2010	Em vigor	
Samoa	21.11.2013	Em vigor	
Sérvia	15.03.2013	Em vigor	
Seychelles	07.01.2014	Não está em vigor	A Convenção entrará em vigor a 07.01. 2015.
Singapura	15.06.2011	Em vigor	
Suécia	12.06.2012	Em vigor	
Suíça	21.02.2011	Em vigor	
Togo	14.03.2012	Em vigor	
Tuvalu	16.02.2012	Em vigor	
Vietname	08.05.2013	Em vigor	

