

Assunto:	Aplicação da Convenção sobre o Trabalho Marítimo (MLC) aos Navios que Arvoram a Bandeira Portuguesa Procedimento Provisório
Para:	Armadores, Marítimos e Organizações Reconhecidas

O processo de certificação dos navios que arvoram a bandeira portuguesa será realizado de acordo com o seguinte procedimento, enquanto a Convenção sobre o Trabalho Marítimo (MLC) não tiver sido ratificada por Portugal.

I. INTRODUÇÃO

A - Navio

Este procedimento provisório aplica-se a todos os navios que arvoram a bandeira portuguesa, com uma arqueação bruta igual ou superior a 500 e que efetuam viagens internacionais ou viagens entre o Continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira ou entre estas Regiões.

B - Marítimo

Qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio, não se considerando marítimos, designadamente, os seguintes trabalhadores:

- a) Os pilotos do porto, inspetores, auditores, superintendentes e outros, cujo trabalho não é parte do negócio de rotina do navio;
- b) Cientistas, investigadores, mergulhadores e outros, cujo trabalho não é parte do negócio de rotina do navio;
- c) Os artistas convidados, técnicos de reparação, trabalhadores portuários e outros, cujo trabalho a bordo é ocasional e de curto prazo sendo o seu principal local de trabalho em terra.

C - Dúvidas

As dúvidas que se suscitarem sobre a qualificação de um navio ou de um marítimo a bordo são decididas pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM),

após consultar as associações nacionais representativas dos armadores e dos marítimos a bordo.

II. COMO OBTER O DOCUMENTO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO (DCMLC) E A DECLARAÇÃO PROVISÓRIA DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO (DPCMLC)

A - Disposições gerais

O Documento de Conformidade do Trabalho Marítimo (DCMLC), completado por uma Declaração Provisória de Conformidade do Trabalho Marítimo (DPCMLC), confirma, salvo prova em contrário, que o navio foi devidamente inspecionado pelo Estado de bandeira e que as prescrições da MLC relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos foram cumpridas na medida certificada. A DPCMLC deve ser anexada ao DCMLC.

O DCMLC e a DPCMLC devem ser redigidos de acordo, respetivamente, com os modelos constantes dos anexos 1 e 2 deste procedimento.

B - Emissão do DCMLC e da DPCMLC

A emissão da DPCMLC para os navios que arvoram a bandeira portuguesa envolve as seguintes etapas:

1.ª Etapa (DPCMLC Parte I - a efetuar pela DGRM) - O armador deverá requerer à DGRM a emissão da Parte I da DPCMLC para o navio em causa, preenchendo para esse efeito o modelo constante do anexo 2, o qual será enviado para o endereço de correio eletrónico mlc@dgrm.mam.gov.pt;

A Parte I é elaborada pela DGRM a qual: (i) indica a lista dos pontos a serem inspecionados de acordo com a norma A5.3.1.1 e apêndice A5-I da MLC; (ii) indica os requisitos nacionais que incorporam as disposições pertinentes da MLC, fazendo referência às disposições aplicáveis da legislação nacional e incluindo, sempre que necessário, informações concisas sobre os pontos relevantes das prescrições nacionais; (iii) faz referência aos requisitos específicos da legislação nacional para certo tipo de navios; (iv) menciona qualquer disposição substancialmente equivalente adotada de acordo com o n.º 3 do artigo VI; e (v) indica claramente qualquer isenção concedida pela DGRM, conforme previsto no Título 3.

A Parte I assinada pela DGRM é enviada para o armador por correio eletrónico seguindo o original por correio expresso.

2.ª Etapa (DPCMLC Parte II - a efetuar pelo armador) - Depois de receber a Parte I da DPCMLC, o armador elabora a Parte II da DPCMLC para garantir a conformidade permanente com os requisitos indicados na Parte I.

O armador deve elaborar a Parte II da DPCMLC antes da inspeção a bordo ser realizada, e os procedimentos a serem incluídos na Parte II da DPCMLC devem enunciar as medidas adotadas para assegurar a conformidade permanente com as prescrições nacionais entre as inspeções, bem como as medidas propostas para assegurar uma melhoria contínua. Os procedimentos devem fazer parte do sistema ISM existente.

As medidas mencionadas na Parte II da DPCMLC, estabelecidas pelo armador, deverão indicar, nomeadamente, em que ocasião será verificada a continuidade da conformidade com determinadas prescrições nacionais, as pessoas que devem proceder à verificação, os registos a manter e ainda os procedimentos a seguir após a constatação de uma não conformidade.

3.ª Etapa (análise da DPCMLC Parte II - a efetuar pela DGRM ou OR) - Antes da realização da inspeção a bordo, o armador submete a Parte II da DPCMLC para análise da DGRM ou da organização reconhecida (OR) autorizada para esse efeito. A DGRM ou a OR avaliarão se as medidas enunciadas na Parte II são relevantes para as prescrições nacionais listadas na Parte I da DPCMLC e se asseguram uma conformidade permanente com essas prescrições. Esta avaliação pode ser realizada em terra.

4.ª Etapa (a efetuar pela DGRM ou OR) - Inspeção a bordo

- a) O armador deve requerer à DGRM ou à OR uma inspeção a bordo;
- b) Após a conclusão da inspeção¹ a DGRM ou a OR deve:
 - i. Emitir um relatório de inspeção²;
 - ii. Assinar a Parte II da DPCMLC;
 - iii. Emitir o Documento de Conformidade do Trabalho Marítimo (DCMLC).

C - Outras orientações sobre o processo de inspeção

As “Linhas de Orientação para inspeções do Estado de bandeira”, publicadas pela Organização Internacional do Trabalho devem ser consultadas pelos inspetores bem como pelos armadores. Esta publicação fornece a estrutura básica para as inspeções MLC a bordo dos navios que

¹A inspeção a bordo deve abranger, pelo menos, os pontos indicados no anexo 3 a estes procedimentos.

²No caso da inspeção ser realizada pela OR o relatório de inspeção será enviado por correio eletrónico para a DGRM, usando para esse efeito o seguinte endereço de correio eletrónico: mlc@dgrm.mam.gov.pt

arvoram a bandeira Portuguesa, e indica quais os regulamentos e normas que fazem parte das inspeções em conformidade com a MLC 2006. As inspeções devem ser realizadas de acordo com essas linhas de orientação. O inspetor tem o poder de determinar o alcance da inspeção dentro de cada área, de acordo com o seu julgamento profissional.

D - Validade do DCMLC

- 1 - O DCMLC é válido por um período de cinco anos e desde que entre o segundo e o terceiro aniversário da data do certificado seja realizada uma inspeção intermédia ao navio, com resultado favorável, sobre os 14 pontos da DPCMLC Parte I.
- 2 - O DCMLC deve ser endossado na sequência de uma inspeção intermédia satisfatória.
- 3 - O DCMLC perde a validade:
 - a) Se as inspeções prescritas não forem efetuadas dentro dos prazos estabelecidos no n.º 1;
 - b) Se o DCMLC não for averbado de acordo com o n.º 2;
 - c) Se houver alteração da bandeira do navio;
 - d) Quando o armador deixa de assumir a responsabilidade pela exploração do navio;
 - e) Quando forem efetuadas alterações significativas à estrutura ou ao equipamento mencionado no título 3.
- 4 - O DCMLC deve ser retirado pela DGRM, ou pela OR, se existirem provas de que o navio em questão não cumpre as prescrições da MLC e que não foi tomada qualquer medida corretiva. Ao tomar esta decisão a DGRM, ou a OR, deve ter em conta a gravidade ou frequência das deficiências.

E - Emissão do Certificado de Trabalho Marítimo (CMCL) e da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo (DCMLC)

E.1 - Para navios que possuem o DCMLC e a DPCMLC

- 1 - Com a entrada em vigor da MLC 2006 para Portugal e a publicação do correspondente diploma que regulamenta a MLC 2006, o DCMLC e a DPCMLC serão substituídos pelo CMLC e pela DCMLC. Esta substituição ocorre antes da data limite da próxima inspeção

(de renovação ou intermédia, conforme o caso), exceto se ocorrer em menos de três meses, sendo que a inspeção seguinte será a data limite.

2 - O procedimento para esta substituição é o seguinte:

a) Repetem-se as etapas B1 a B4;

b) A inspeção a bordo poderá incidir apenas nas matérias não abrangidas aquando da emissão da DPCMLC.

3 - O Certificado de Trabalho Marítimo (CMLC) será emitido com uma validade que não pode ultrapassar a validade que consta do DCMLC.

E.2 - Para navios que não possuem o DCMLC e a DPCMLC

Seguem-se as etapas B1 a B4 e D.

F - Emissão do DCMLC provisório

1 - O DCMLC pode ser emitido a título provisório nos seguintes casos:

a) Navios novos, no momento da entrega;

b) Quando o navio muda de bandeira;

c) Quando o armador assume a responsabilidade pela exploração de um navio que é novo para esse armador.

2 - O DCMLC provisório é emitido por um período não superior a seis meses, pela DGRM ou pela OR, e após ter sido verificado que:

a) O navio foi inspecionado, na medida em que foi razoável e possível, no que respeita às prescrições indicadas no **anexo 2**, tendo em conta a verificação dos elementos referidos nas alíneas b), c) e d) do presente;

b) O armador demonstrou à DGRM ou à OR que foram aplicados a bordo procedimentos adequados ao cumprimento da MLC;

c) O comandante tem conhecimento das prescrições da MLC e das suas obrigações relativamente à aplicação da mesma;

d) As informações pertinentes foram apresentadas à DGRM ou à OR com vista à emissão de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, nos termos previstos nos pontos B1 e B2.

- 3 - Os navios que antes de arvorarem a bandeira portuguesa arvoravam a bandeira de um Estado relativamente ao qual a MLC já se encontrava em vigor e que por isso se encontravam certificados nos termos da convenção, não estão sujeitos à inspeção referida na alínea a) do número anterior.
- 4 - A emissão do DCMLC com prazo de validade de cinco anos está dependente do cumprimento, antes do termo de validade do DCMLC provisório, dos pontos B3 e B4.
- 5 - Não serão emitidos novos DCMLC provisórios após o período inicial de seis meses.
- 6 - Não é necessária a emissão de uma DPCMLC durante o período de validade do DCMLC provisório.

III. QUEIXAS

A - Queixas recebidas pela OR durante uma inspeção MLC

Se for recebida uma queixa por escrito de um marítimo durante uma inspeção no âmbito da MLC, o inspetor não deverá intervir para solucionar a queixa, pelo contrário, deverá verificar se o marítimo está familiarizado com o procedimento de queixa a bordo e se utilizou este procedimento.

Além disso, o inspetor deverá efetuar a inspeção tendo em consideração a(s) queixa(s) do marítimo seleccionando a dimensão da amostra adequada para a inspeção e áreas a serem inspecionadas de modo a determinar se as condições de trabalho e de vida do marítimo a bordo cumprem com as disposições da Convenção e com os requisitos da legislação nacional portuguesa, e se o procedimento de queixa a bordo é eficaz.

Qualquer não-conformidade encontrada durante a inspeção, incluindo deficiências relativas à queixa do marítimo, deverá ser documentada no relatório de inspeção tendo em consideração os requisitos de confidencialidade constantes na Convenção.

Contudo, a queixa por escrito apresentada pelo marítimo deverá ser anexada à cópia do relatório apresentado à DGRM.

Quando as condições de trabalho e de vida a bordo são alegadamente deficientes ou possam constituir um perigo real para a segurança, saúde ou proteção dos marítimos, uma queixa por escrito deverá ser imediatamente enviada à DGRM.

B - Queixas recebidas pela OR noutras ocasiões que não durante a inspeção MLC

Uma queixa por escrito recebida pela OR, que não durante uma inspeção no âmbito da MLC, deverá ser enviada à DGRM para resolução. Salvo instruções em contrário pela DGRM, a intervenção da OR termina aqui.

C - Queixas verbais

Sempre que uma OR recebe uma queixa verbal, o queixoso deverá ser incentivado a recorrer ao procedimento de queixa a bordo e a procurar resolução da queixa a bordo. Se o marítimo se sentir incapaz de fazer uso do procedimento de queixa (talvez por receio de represália ou falta de fé na sua eficácia) a OR deverá realçar que o procedimento de queixa a bordo (cuja cópia deverá ser entregue ao marítimo) contém contactos da DGRM assim como o nome da pessoa ou pessoas existentes a bordo que possam proporcionar ajuda confidencial.

Se o marítimo insistir que não pretende utilizar o procedimento de queixa a bordo e desejar registar a queixa na OR, como representante da DGRM a bordo, a OR não deverá recusar-se a encaminhar a queixa para a DGRM. Contudo, o marítimo deverá ser informado de que a OR apenas o poderá fazer se a queixa for apresentada por escrito e assinada pelo queixoso.

D - Queixas escritas

Os armadores devem certificar-se, na medida do possível, de que os serviços de recrutamento e colocação, públicos ou privados, estabelecidos em Estados que não ratificaram a Convenção do Trabalho Marítimo 2006, cujos serviços utilizam para recrutamento e colocação dos marítimos a bordo de navios de bandeira portuguesa, respeitem as prescrições da referida Convenção.

As agências de recrutamento e colocação, públicos ou privados deverão satisfazer, pelo menos, as seguintes disposições:

- i. Estar licenciada ou certificada, respetivamente, pelo serviço público de emprego no caso de agências localizadas em território nacional³ ou pela autoridade competente de um Estado que tenha ratificado a MLC 2006 no caso de a agência estar localizada nesse Estado;
- ii. No caso de agências localizadas num Estado que não tenha ratificado a MLC a agência deverá estar certificada por uma OR, de acordo com as disposições da MLC e a agência

³As agências nacionais de recrutamento e colocação de marítimos indicadas no anexo 4 estão autorizadas, até à respetiva certificação, a recrutar e a colocar marítimos a bordo dos navios que arvoram a bandeira nacional.

deve ainda ter um sistema de gestão da qualidade certificado de acordo com a norma ISO 9001.

Lisboa, 10 de janeiro de 2014

O Diretor de Serviços de Administração Marítima

Para mais informações contactar:

Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos

Avenida Brasília 1449 - 030 LISBOA, PORTUGAL

Tel: (+351) 213 035 700

Fax: (+351) 213 035 702

Linha Azul: (+351) 21 3035703

www.dgrm.mam.gov.pt

E-mail: mlc@dgrm.mam.gov.pt