



Política da Cidade do México

Política da ITF sobre condições mínimas de trabalho
em navios mercantes



Segunda edição
Novembro
2011

Índice

5 Prefácio

Política da Cidade do México: política da ITF sobre condições mínimas em navios mercantes

7 Introdução

8 Declaração de princípios

10 Declaração de objetivos

12 Definição de bandeira de conveniência (BdC)

14 Registros não declarados como BdC

15 Padrões aceitáveis para BdC segundo a ITF

16 Padrões aceitáveis para embarcações de segundo registro segundo a ITF

17 Padrões aceitáveis para embarcações de bandeira nacional segundo a ITF

18 Frete a casco nu

19 Embarcações com registro duplo ou paralelo

20 Cabotagem

21 Padrões regionais

22 Direitos e responsabilidades para embarcações BdC

23 Negociação de direitos e responsabilidades de embarcações BdC

25 Dotação de Mão de Obra

26 Procedimentos consultivos da ITF para a assinatura de contratos cobrindo embarcações BdC

Anexos

30 Política de Atenas: Política comum da ITF para serviços europeus de barcas

33 Política de financiamento e auditoria

37 Política das diretrizes de Miami

52 Política nacional de cabotagem

54 Política de bandeira nacional

56 Política offshore

58 Política para Equipes de reparos

64 Política da carta dos marítimos: política sobre filiação sindical e obrigações para com marítimos servindo em embarcações BdC

Prefácio

No 41º congresso da ITF, realizado em Durban em agosto de 2006, tomou-se a decisão de levar adiante uma meticulosa e sistemática revisão da campanha de bandeiras de conveniência (BdC). A última revisão da política de BdC, que culminou na política de Delhi, deu-se em 1998, por ocasião do 50º aniversário da campanha. Com esta mais recente revisão, os afiliados se propuseram a levar a campanha de BdC a um outro nível, mais adequado aos desafios do século 21.

Tal determinação resultou das tantas mudanças acontecidas desde 1998, tanto no âmbito interno quanto no externo. A campanha de BdC presenciou o nascimento do Fórum Internacional de Negociação (IBF) e, com ele, uma nova era para a negociação salarial internacional. Ao mesmo tempo, a inspetoria de BDC quase dobrou de tamanho e recebeu melhor treinamento, ficando mais bem equipada e bem coordenada do que nunca. Além disso, uma nova campanha da ITF contra os portos de conveniência (PdC) foi lançada.

Enquanto isso, a indústria naval passou por algumas mudanças dramáticas, com grandes avanços tecnológicos, manuseio de carga mais rápido, maiores embarcações, estruturas de propriedade mais complexas, tendências de emprego em transformação e desenvolvimentos jurídicos significativos.

Conseqüentemente, nunca uma revisão de processo foi tão rigorosa. Ao longo de quatro anos, um grupo eleito de líderes marítimos da ITF examinou cada aspecto da campanha, incluindo políticas, estratégias, processos e estruturas. Foi feito um apanhado de pontos de vista entre os sindicatos de marítimos afiliados. Cada assunto foi discutido e debatido extensamente. Em alguns casos, houve pontos de vista antagônicos e chegou a parecer que um consenso não seria possível. Mas, ao longo do processo, aqueles envolvidos deram provas de seu compromisso de

levar a campanha adiante e trabalharam duro para alcançar um acordo, mesmo no que dizia respeito aos temas mais controversos.

O resultado dessa revisão foi finalmente apresentado no 42º Congresso da ITF, na Cidade do México, em agosto de 2010, e todas as recomendações e conclusões foram adotadas, incluindo a nova política de BdC: a política da Cidade do México.

Esta política é a viga mestra da campanha de BdC e estabelece as suas metas e objetivos, os seus princípios básicos e valores, bem como as políticas e procedimentos que a regem. As mudanças feitas inserem a campanha firmemente no século 21, sem abrir mão de seus valores centrais, dando protagonismo aos interesses dos trabalhadores e alçando o conceito de solidariedade – o qual está no cerne da campanha, da ITF e do movimento sindical como um todo – a novos patamares.

David Cockroft

Secretário Geral da ITF

Stephen Cotton

Coordenador marítimo da ITF

David Heindel

Presidente da seção de marítimos da ITF

Paddy Crumlin

Presidente da ITF e presidente da seção de portuários

Política da ITF sobre condições mínimas para navios mercantes

Este documento constitui uma declaração autônoma da política da ITF e deve ser lido em conjunto com outras políticas da ITF emitidas periodicamente por entidades pertinentes da ITF (políticas da ITF).

Esta política substitui a política adotada pelo 39º congresso da ITF realizado em Nova Delhi, conhecida como a política de Delhi.

Quaisquer notas explanatórias relativas ao histórico do desenvolvimento das políticas da ITF são declarações vinculantes das políticas da ITF.

A versão em inglês dessa política é considerada a versão definitiva desta política.

1

Declaração de princípios

A ITF se opõe ao sistema de bandeiras de conveniência (BdC) e acredita que deve haver um vínculo genuíno entre a bandeira que uma embarcação hasteia e o seu lugar de posse e controle. Como regra geral, os registros BdC fracassam na aplicação de padrões sociais mínimos e/ou direitos sindicais dos marítimos e têm demonstrado tanto uma indisposição como uma inabilidade em se submeter aos padrões internacionais, os quais incluem padrões de segurança internacionais, padrões internacionais de trabalho marítimo e padrões de direitos humanos e sindicais. Conseqüentemente, existe falta de controle social de embarcações com tais registros da maneira como sindicatos democráticos e independentes o exercem.

2

As BdC permitem que os proprietários navais minimizem seus custos operacionais por meio de, entre outros, evasão fiscal, evasão sindical, uso de preço de transferência, recrutamento de marítimos não residentes e/ou detentores de passaporte em níveis salariais muito baixos, não pagamento de contribuições previdenciárias e de seguridade social às suas tripulações, uso de marítimos para manusear carga e evasão de padrões de segurança e meio ambiente a serem aplicados de forma estrita. O resultado disso é que as BdC desfrutam de uma vantagem competitiva sobre as embarcações de registro nacional, que têm altos custos de operação e são sujeitas às leis e normas de autoridades marítimas propriamente estabelecidas no país da bandeira. As BdC também permitem às empresas de navegação que estabeleçam estruturas complexas de propriedade, as quais se caracterizam por critérios contábeis e gerenciais que carecem de transparência e prestação de contas.

3

A ITF acredita que as Bdc resumem-se da seguinte forma: concorrência desleal. Não é raro que as tripulações sejam selecionadas baseadas mais no custo do que na qualidade e o emprego é o casual, sem levar muito em conta as necessidades da tripulação ou as necessidades sustentáveis de longo prazo tanto da indústria como da sociedade como um todo. As Bdc, em geral, não contribuem para o treinamento dos marítimos ou para o avanço da carreira dos marítimos que servem em suas embarcações.

4

A ITF é contra a discriminação e o abuso aos marítimos e entende que o uso de registros de Bdc facilita a exploração direta dos marítimos, permitindo que os proprietários navais os tratem conforme lhes for conveniente. O poder é desigual.

Declaração de objetivos

Considerando o exposto acima, a ITF realiza campanhas contra as BdC e a precariedade da indústria da navegação com o objetivo de:

- a. Proteger e melhorar as condições de emprego dos marítimos e garantir que todos estejam livres da exploração, independentemente de, por exemplo, cor, nacionalidade, sexo, raça, religião ou orientação sexual;
- b. Eliminar o sistema BdC e o estabelecimento de um marco regulatório da indústria da navegação com base no conceito de um vínculo genuíno entre a bandeira hasteada e o lugar onde efetivamente se dá a propriedade e o controle da embarcação;
- c. Atacar a precariedade na navegação e buscar padrões aceitáveis para a ITF em todas as embarcações, independentemente da bandeira, usando todos os meios políticos, industriais e jurídicos à disposição da ITF;
- d. Fortalecer todos os sindicatos afiliados, a fim de maximizar o apoio solidário internacional à campanha;
- e. Reconhecer universalmente e aplicar padrões mínimos internacionais – em particular, a Convenção Laboral Marítima de 2006 da OIT, os padrões básicos da OIT, os instrumentos da OMI relevantes e os instrumentos de direitos humanos – em todas as embarcações, independentemente de bandeira.

A fim de realizar a campanha das BdC, a ITF opera em duas frentes:

- a. Politicamente, mediante influência em organizações governamentais e intergovernamentais visando elevar os padrões na indústria e fortalecer o vínculo entre a bandeira hasteada por uma embarcação e a nacionalidade dos proprietários e daqueles que controlam a embarcação;

- b. No âmbito da indústria, buscando garantir condições e salários mínimos para os marítimos e condições para os marítimos a bordo de BdCs e embarcações abaixo dos padrões aceitáveis, envolvendo-se em negociações coletivas internacionais com armadores, empregadores e seus representantes e em outras formas de diálogo com os representantes do setor, e por meio de ações práticas de solidariedade entre os afiliados da ITF no mundo todo.

A campanha das BdC baseia-se na solidariedade entre marítimos e portuários e seus respectivos sindicatos. O sucesso da campanha contra as BdC depende, entre outras coisas, do envolvimento e da força dos portuários ao redor do mundo. Portanto, o apoio aos portuários e seus sindicatos é essencial à campanha das BdC, o que inclui apoiar a campanha da ITF contra os portos de conveniência (PdC), conforme os marítimos têm feito.

Definição de bandeira de conveniência (BdC)

8

A ITF entende que a bandeira de conveniência se dá quando:

A propriedade beneficiária da embarcação existe em outro lugar que não o país da bandeira hasteada. A embarcação, portanto, é considerada como navegando com bandeira de conveniência. Em casos em que a propriedade beneficiária não está bem definida, o que se considera é o controle efetivo e qualquer embarcação onde não haja o vínculo efetivo entre o estado representado pela bandeira e a (s) pessoa (s) ou entidade empresarial com efetivo controle operacional da embarcação será considerada como navegando sob BdC.

9

Para os fins da política da ITF, propriedade beneficiária refere-se à propriedade ou interesse econômico de uma pessoa natural. Onde não houver clareza quanto à propriedade beneficiária, a ITF considerará a parte que tem o controle efetivo da embarcação. Por controle efetivo entenda-se controle de uma embarcação por um indivíduo ou grupo de indivíduos.ⁱ

10

Qualquer registro pode ser declarado BdC com base em que a maioria das embarcações relacionadas a ele não tenha propriedade beneficiária e/ou seja efetivamente controlada dentro da nação representada pela bandeira hasteada e onde o registro não satisfaça o critério estabelecido no parágrafo 11 a seguir.

11

Além da definição de BDC acima, a ITF também considera os seguintes critérios ao determinar se um registro é ou não de BdC:

- a. A habilidade e disposição do Estado da bandeira em aplicar padrões internacionais mínimos em suas embarcações, incluindo o respeito por direitos humanos e sindicais básicos, liberdade de associação e o direito de negociar coletivamente com sindicatos de boa fé.
- b. O registro social conforme determinado pelo grau de

ratificação e aplicação das convenções e recomendações da OIT.

- c. O registro ambiental e de segurança conforme revelado pela ratificação e aplicação das convenções da OIT e revelado pelas inspeções de controle, deficiências e detenções feitas pelo Estado da bandeira.

Os sindicatos do Estado da bandeira podem, se lhes parecer que as condições que normalmente se aplicam à bandeira desse Estado não são cumpridas, solicitar à ITF que declare o registro como de BdC. A ITF reserva-se o direito de declarar qualquer registro como de BdC se as circunstâncias o determinarem. A ITF também se reserva o direito de declarar qualquer embarcação como sendo de BdC conforme isto se aplica a cada embarcação em particular, seguido a consulta com o sindicato do Estado da bandeira.

¹. Nota orientativa:

O proprietário beneficiário de uma embarcação é a pessoa que tem o poder em definitivo e que exerce o verdadeiro controle da embarcação. Controle efetivo refere-se à pessoa ou entidade que em definitivo tome as decisões e responda por elas, também conhecido como verdadeiro controle. A identificação de quem tem a propriedade beneficiária de uma embarcação ou de quem tem efetivo controle de uma embarcação é essencialmente factual.

Em seu relatório “Por trás do véu empresarial: utilização de entidades empresariais para fins ilícitos (Paris, 2001) a OCDE descreve a propriedade beneficiária conforme a seguir:

“propriedade beneficiária “refere-se a propriedade ou interesse econômico em definitivo por uma pessoa. Em algumas situações, a revelação do proprietário beneficiário pode envolver separar várias entidades e/ou pessoas intermediárias até chegar à propriedade ou interesse beneficiário de uma pessoa física em definitivo. No que diz respeito a uma entidade, a propriedade é de seus acionistas ou membros. Em sociedades, os interesses são de sócios gerais ou limitados. Em fideicomissos e fundações, a propriedade beneficiária refere-se a beneficiários, o que pode incluir o fundador ou estabelecedor.”

No mesmo relatório, a OCDE refere-se a controle efetivo conforme a seguir:

“‘controle’ significa controle efetivo por um indivíduo ou grupo de indivíduos de um veículo corporativo. Portanto, com relação aos tipos de veículos corporativos examinados no relatório, o questionamento relevante será quanto a quem exerce controle efetivo (mais do que controle legal) do veículo corporativo. Em diversos usos equivocados de veículos corporativos, o proprietário beneficiário ou estabelecedor/fundador controla o veículo corporativo a despeito das aparências externas apontarem para uma terceira parte. Por exemplo, os diretores de uma corporação poderiam simplesmente ser ‘nomeados’ que informam ao proprietário beneficiário quais as funções de um diretor e por sua vez aceitam as instruções do proprietário beneficiário. No que diz respeito aos fideicomissos, o estabelecedor pode continuar a exercer o controle efetivo sobre o fideicomissário por meio do uso de um “protetor” de fideicomisso e de uma carta de intenções.”

Registros não declarados como BdC

A ITF reconhece o direitos de seus afiliados agirem contra uma embarcação, independentemente de bandeira, para garantir padrões por ela aceitáveis. Para as embarcações que não sejam BdC, tal ação, normalmente, só deve ser empreendida com a concordância do sindicato dos marítimos do país da bandeira e afiliado à ITF.

Padrões da ITF aceitáveis para embarcações BDC

Todas as embarcações designadas como de bandeira de conveniência devem ser cobertas pela assinatura de um acordo coletivo em conformidade com esta política e aprovado pela ITF.

Padrões aceitáveis pela ITF para embarcações de segundo registro

Segundos registros são domínio de sindicatos afiliados no país da bandeira e não cabe a nenhum afiliado negociar em nome da tripulação em embarcações de segundo registro sem a aprovação dos afiliados da ITF no país da bandeira. Acordos coletivos realizados em embarcações de segundo registro ou embarcações com bandeiras consideradas pela ITF como semelhantes não devem estar abaixo do padrão mínimo ITF TCC e do padrão ITF, conforme as emendas feitas de tempos em tempos. Ao assinar qualquer acordo, o sindicato do país da bandeira deve, quando for factível, iniciar arranjos bilaterais apropriados com o (s) sindicato (s) do país de suprimento de mão de obra.

Padrões aceitáveis pela ITF para embarcações de bandeira nacional

Os padrões aceitáveis pela ITF para embarcações de bandeira nacional estão estabelecidos na política da ITF para bandeiras nacionais (anexada a esta política).

Frete a casco nu

Embarcações fretadas pelo país da bandeira ou para ele, e que tiverem por fim genuíno o desenvolvimento da navegação de bandeira nacional, e onde a posse e o controle pleno da embarcação tenham sido passados para uma entidade nacional ou empresarial do país da bandeira que exerce o controle efetivo da embarcação, serão consideradas embarcações de bandeira nacional, desde que o sindicato do país onde se dá a propriedade beneficiária concorde.

Embarcações de registro duplo ou paralelo

Embarcações de registro duplo ou paralelo serão consideradas BDC. No entanto, embarcações de bandeira nacional com registro duplo ou paralelo, quer entrando como saindo de uma bandeira de conveniência, com o fim único de registrar uma hipoteca da embarcação são, desde que haja concordância do (s) sindicato (s) do país da propriedade beneficiária, e onde todas as condições a bordo forem nacionais, consideradas embarcações de bandeira nacional.

19

20

Cabotagem

A cabotagem deverá se restringir às embarcações de bandeira nacional do país em questão.

A ITF apoia a retenção e extensão da cabotagem em nível nacional e reconhece a importância de tais acordos para garantir um emprego sustentável e de longo prazo para os marítimos a bordo de navios envolvidos com comércio regular dentro de um determinado país. A fim de evitar o “dumping” social, qualquer embarcação que não faça parte desses acordos, quer seja ela BdC ou não, que se envolva em comércio de cabotagem, deverá reconhecer os padrões acordados para as embarcações que operem dentro do país designado.

Padrões regionais

A ITF reconhece o direito de todos os seus afiliados, dentro de uma região específica e definida, de propor à CPJ padrões regionais que cubram embarcações de comércio que operem exclusivamente dentro da região e sejam tripuladas por marítimos da região.

Direitos e responsabilidades das embarcações BdC

22

A ITF concorda que, em princípio, todos os sindicatos afiliados que representem os marítimos têm o direito de celebrar acordos em conformidade com a política da ITF, desde que os procedimentos da ITF aqui estabelecidos sejam seguidos. Isto observado, os sindicatos afiliados à ITF reconhecem que também têm responsabilidades perante a política da ITF, e a política da carta dos marítimos da ITF.

23

Cabe à ITF prosseguir com a política de determinar o “valor” de um contrato com base no total de custos da tripulação (TCC) e em conformidade com os padrões estabelecidos pelo CPJ (Comitê de Práticas Justas).

Negociação de direitos e responsabilidades de embarcações BdC

A negociação de direitos de embarcações BdC será entregue a quem represente o melhor interesse da tripulação. Isto normalmente termina cabendo ao sindicato do país do proprietário beneficiário ou, quando não houver clareza quanto à propriedade beneficiária, o país de controle efetivo. Tal sindicato deverá, quando for prático, iniciar arranjos bilaterais apropriados com o (s) sindicato (s) do país de suprimento de mão de obra. ⁱⁱ

Em qualquer circunstância em que se celebrem acordos coletivos:

- a. Toda a tripulação deve ser coberta pelos acordos pertinentes;
- b. Toda a tripulação deve integrar o sindicato envolvido, o qual deve preencher os requisitos mínimos em relação aos seus membros, conforme estipulado pelo CPJ de tempos em tempos, incluindo a política da carta dos marítimos da ITF;
- c. Todos os membros da tripulação, quer domiciliados no país de propriedade beneficiária e/ou controle efetivo ou não, devem ser tratados de maneira justa e equitativa;
- d. O secretariado da ITF deve ser consultado antes da assinatura de um acordo especial da ITF e antes de que sejam pagos valores previdenciários (de bem-estar) da ITF;
- e. Quaisquer valores ou taxas cobrados, relativos às embarcações, devem ser incorporados e fazer parte do acordo coletivo, bem como os detalhes sobre as contribuições sindicais, conforme determinado pelos sindicatos envolvidos;

ⁱⁱ É reconhecido que isto apresenta dificuldades em certas circunstâncias, caso no qual a questão será encaminhada ao comitê dirigente do CPJ para que este ajude a encontrar uma solução.

25

- f. Nenhum acordo deve ser considerado válido antes que um procedimento de consulta à ITF tenha sido satisfatoriamente completado e de que o acordo/contrato tenha sido endossado pela ITF conforme determinado nesta política.

Qualquer sindicato afiliado à ITF representando os marítimos pode celebrar acordos aprovados pela ITF para embarcações BdC que NÃO tenham propriedade beneficiária e/ou controle efetivo em seu país, contanto que o afiliado do país de propriedade beneficiária e/ou controle efetivo tenha sido contemplado com direitos de negociação (alinhado com o procedimento de consulta da ITF estabelecido nesta política) e contanto que as disposições do parágrafo 24 acima citado sejam satisfeitas.

26

São três os elementos inerentes a um acordo coletivo aprovado pela ITF:

- a. Primeiramente, o acordo deve satisfazer os critérios da ITF relativos tanto ao padrão ITF TCC como outros padrões estabelecidos pela negociação coletiva internacional da ITF com armadores, empregadores e seus representantes ou por outras formas de diálogo com participantes do setor, e deve estar em conformidade com outras exigências da política tais como as aprovadas e emendadas periodicamente pelo Comitê de Práticas.
- b. Em segundo lugar, deve ser endossado pela ITF e revisto regularmente, para garantir que continue a satisfazer os critérios da ITF; e
- c. Em terceiro lugar, salvo conforme disposto no parágrafo 34, nenhum acordo especial da ITF relativo a uma embarcação em particular deve ser assinado antes que o sindicato do país de propriedade beneficiária e/ou controle efetivo tenha sido consultado e de que uma decisão tenha sido tomada pelo secretariado da ITF quanto à alocação dos direitos negociais.

Dotação de Mão de Obra

A escala de dotação de mão de obra para embarcações BdC cobertas por acordos/contratos aprovados pela ITF é provida no anexo do contrato padrão da ITF, conforme emenda periódica. As embarcações BdC cobertas por contratos aprovados pela ITF devem adotar a escala de dotação de mão de obra da ITF e não a que for fornecida pelos certificados de dotação do país da bandeira ou por qualquer outro documento comparável. No entanto, a escala de dotação de mão de obra da ITF pode variar no caso de os afiliados no país da propriedade beneficiária e/ou controle efetivo certificarem que a escala de contratação de mão de obra proposta baseia-se nos seus níveis nacionais e lhes é aceitável.

Procedimentos consultivos da ITF para a assinatura de contratos cobrindo embarcações BdC

28

O sindicato interessado deve enviar um formulário de inscrição no formato apropriado, o qual pode eventualmente mudar, para o secretariado da ITF, antes de celebrar um acordo com uma determinada embarcação BdC.

29

Se o pedido for submetido por um sindicato outro que não o sindicato do país de propriedade beneficiária e/ou controle efetivo, o secretariado da ITF consultará os sindicatos do país onde se dá a propriedade beneficiária e/ou controle efetivo.

30

É imperativo que os afiliados no país de propriedade beneficiária e/ou controle efetivo coordenem suas respostas aos questionários do secretariado da ITF com relação ao direito de formar tripulação e negociar acordos coletivos para uma embarcação BdC em particular. O não preenchimento pode resultar em que o afiliado em questão tenha que abrir mão de seus direitos negociais e de suas responsabilidades referentes à política da ITF. Em seguida ao recebimento desse questionário, os afiliados abordados devem responder o quanto antes e nunca em mais de quatro semanas.

31

Os afiliados do país de propriedade beneficiária e/ou controle efetivo que mantenham seu direito a assinar acordos coletivos devem manter-se firmes às suas exigências e manter o secretariado da ITF informado com relação aos passos que deem para garantir a assinatura de um acordo coletivo. Ao celebrar os acordos, os afiliados dos países de propriedade beneficiária e/ou controle efetivo deverão, sempre que possível, iniciar arranjos bilaterais com o sindicato de fornecimento de mão de obra.

32

Em casos onde os sindicatos do país de propriedade beneficiária e/ou controle efetivo tenham concedido o direito de negociar com o país fornecedor de mão de obra, os sindicatos de fornecimento de mão de obra deverão ser consultados no que diz respeito a quaisquer

negociações exercidas pelos sindicatos do país de propriedade beneficiária e/ou controle efetivo que afetem as condições de emprego dos marítimos em questão.

33

Em casos onde os sindicatos afiliados de um país reivindicarem que uma embarcação tem propriedade beneficiária e/ou controle efetivo em seu país, mas não consigam apresentar evidências consistentes disso, os sindicatos afiliados não deverão se opor a que um sindicato afiliado do país fornecedor de mão de obra assine um acordo aceitável pela ITF para a embarcação por meio do secretariado da ITF e em concordância com esta política.

34

Deverá ser entendido que os sindicatos afiliados da ITF no país de propriedade beneficiária e/ou controle efetivo podem querer a manutenção de seus direitos de tripular e assinar acordos coletivos para uma embarcação, uma vez que expire um acordo assinado por um sindicato afiliado do país fornecedor de mão de obra, o procedimento de consulta será feito novamente quando expire o acordo coletivo. Além disso, se deverá recorrer novamente ao procedimento de consulta quando os termos e condições do acordo mudem ou quando houver mudanças quanto à propriedade beneficiária e/ou controle efetivo da referida embarcação. Os sindicatos afiliados dos países de propriedade beneficiária e/ou controle efetivo, por sua vez, comprometem-se a consultar os sindicatos afiliados dos países fornecedores de mão de obra antes de que expirem os acordos.

35

O secretariado da ITF deve iniciar os procedimentos adotados pelo Comitê de Práticas Aceitáveis e aprovados pelo conselho executivo com relação a qualquer inconformidade com esta política por parte dos sindicatos afiliados à ITF, incluindo a suspensão da afiliação, conforme estipulado pela constituição da ITF.

36

Em casos em que um acordo aceito pela ITF possa ser obtido por meio de ação sindical direta ou mediante a ameaça de tomar tal ação em um determinado porto, os

direitos e responsabilidades de negociação contemplados por esta política serão transferidos para o sindicato envolvido nessa ação pelo período de validade do acordo especial da ITF (por exemplo, 12 meses). Normalmente, após uma ação industrial, o único aceitável seria assinar um acordo padrão da ITF. Contudo, se isto não pode ser obtido, o inspetor ou os sindicatos em questão, em consulta com o secretariado da ITF, podem assinar um acordo aceitável que não seja o do padrão ITF. No aniversário do acordo especial, os direitos de negociação e responsabilidades pela embarcação devem ser alocados ao sindicato apropriado, em conformidade com esta política.



Anexos



A política de Atenas

Política comum da ITF para serviços europeus de barcas

Adotada na conferência europeia sobre barcas realizada em Atenas, nos dias 2 e 3 de outubro de 1995



Revisada pelo comitê de práticas justas em Berlim, em 18 e 19 de março de 2010

1. A ITF opõe-se ao uso de embarcações BdC e de segundo registro no mercado europeu de barcas. Não sendo possível impedir seu uso, tais embarcações devem ser cobertas por acordos coletivos aceitáveis pela ITF.
2. Sem desconsiderar o parágrafo 1 supracitado, as condições de barcas de segundo registro devem estar niveladas com as prescritas pelas condições nacionais aplicáveis do ramo de negócio em questão ou serem superiores a elas.
3. As tripulações de embarcações envolvidas em serviços de barcas na Europa, incluindo as de embarcações não europeias, devem ser cobertas por padrões de emprego europeus regulados por acordos coletivos nacionais celebrados pelos sindicatos europeus afiliados à ITF em nível local, sempre sujeitos às condições especiais aplicáveis aos serviços descritos no parágrafo 9 que consta abaixo.
4. Para garantir que o trabalho que tradicional e historicamente é feito pelos portuários não seja feito pelos marítimos, também é de interesse dos portuários, visando garantir seus empregos, garantir que haja adesão aos dispositivos sobre emprego desta política.
5. Além das condições impostas nos acordos coletivos, deve-se garantir às tripulações empregadas em barcas na Europa padrões decentes de vida, proteção social (incluindo previdência e planos de pensão) e instalações recreativas.
6. Condições nacionais¹ ou condições que estejam niveladas com ou acima dessas são as aceitáveis para as tripulações de barcas que operem somente entre portos de um mesmo país europeu, independentemente de bandeira

ou nacionalidade e de que a embarcação transporte carga, passageiros, ou que seja fretada a casco nu.

7. Tripulações empregadas em barcas operando entre países europeus devem ser cobertas pelas condições de emprego que estejam no mesmo nível ou acima às aplicáveis aos países europeus em questão. No caso de as condições de emprego aplicáveis nos países diferirem umas das outras, os afiliados envolvidos deverão concordar quanto à aplicação das condições superiores ou estabelecerem juntos as condições aplicáveis. Se não se alcança um entendimento mútuo, o procedimento de arbitragem da ITF, conforme estabelecido na Constituição da ITF, deve ser aplicado.
8. Qualquer sindicato afiliado à ITF que seja abordado por um armador para que assine um acordo coletivo para tripulações de uma barca que opera permanentemente dentro e entre países europeus deve contatar os outros sindicatos afiliados à ITF envolvidos e alertar tanto eles quanto o secretariado da ITF, o quanto antes, com o fim de obter o seu consentimento para assinatura do acordo proposto. Se tais consultas não levam a que se alcance um acordo mútuo, dever-se-á iniciar o procedimento arbitral da ITF.
9. Todas as barcas operando na Europa devem ser dotadas de mão de obra de maneira a que se garanta a máxima segurança e competência da tripulação, conforme determinado pela legislação nacional que se aplique e/ou as práticas e exigências internacionais.
10. Todos os sindicatos afiliados à ITF envolvidos devem efetuar esforços em nível nacional para convencer seus respectivos governos dos méritos da posição dos sindicatos europeus a respeito da operação de serviços de barca na Europa e devem trocar informações uns com os outros – com a ITF agindo como um centro de difusão de informação – quanto aos resultados de tais esforços, para que se apresentem como uma frente comum perante governos e empregadores em foros da Europa onde se debatam questões pertinentes aos serviços de operação de barcas na Europa.
11. Todos os sindicatos afiliados à ITF envolvidos devem estender a sua cooperação de maneira nacional e internacional e tal cooperação deve envolver organizações sindicais locais e regionais, bem como o estabelecimento de uma cooperação dentro de conselhos laborais², quando apropriado. É de particular importância a cooperação entre

¹ Quando em outros países

portuários e marítimos em entender quais são os objetivos estratégicos da ITF na área de serviços de barcas europeus.

12. A troca de informações entre sindicatos europeus envolvidos deve ser melhorada por meio, por exemplo, do estabelecimento de um banco de dados da ITF que cubra as seguintes áreas de informação:
 - a. nomes das barcas;
 - b. bandeiras das barcas;
 - c. cobertura por acordo coletivo;
 - d. transferências das barcas;
 - e. tipos de embarcação;
 - f. legislação nacional;
 - g. propriedade e mudanças resultantes;
 - h. demais informações importantes como, por exemplo, informação sobre sindicatos e estruturas consultivas dentro de empresas de barcas europeias.;
 - i. os nomes das barcas onde os marítimos fazem trabalho portuário, de forma a facilitar a implementação da política da ITF sobre trabalho portuário; e
 - j. composição e nacionalidade da tripulação.
13. Para aproveitar o atual momento de debate dentro da ITF a respeito dos serviços de barcas, o secretariado da ETF/ITF deve organizar com regularidade conferências sobre o serviço nas quais todos os sindicatos afiliados europeus sejam representados, trabalhando em próxima cooperação com a MTS da ETF e a seção de portuários da ETF.

² Para os fins desta política comum sobre serviços de barcas na Europa, o conselho laboral é um órgão estabelecido dentro de uma empresa de barcas transnacional que se reúne regularmente às custas da empresa com a finalidade de trocar informações e fazer consultas. Consiste de representantes sindicais e membros trazidos da estrutura de gestão de empreendimentos, ou seja, a empresa e suas subsidiárias. Pode ou não estar estabelecido sob a diretiva 94/45/EC da União Europeia, sobre o estabelecimento de um conselho laboral europeu

Política de financiamento e auditoria



Adotada no 42º congresso da ITF, realizado na Cidade do México, de 5 a 12 de agosto de 2010

Introdução

1. Esta “política de financiamento e auditoria” revisa as diretrizes e recomendações feitas em 1993 e estabelece procedimentos vinculantes a serem seguidos pelos sindicatos afiliados à ITF, no que diz respeito às exigências de financiamento e auditoria que regem acordos aprovados pela ITF que tenham sido assinados por sindicatos a ela afiliados e que se refiram a embarcações de bandeira de conveniência (BdC).

Princípios

2. Qualquer sindicato afiliado que incorpore um fundo de reserva a um acordo aprovado pela ITF reconhece que tal fonte deve ser compatível com as exigências da ITF.

Escala salarial: descrição geral

3. Todos os acordos devem ser estabelecidos de maneira uniforme, **distinguindo claramente benefícios financeiros de benefícios não financeiros na escala salarial.**
4. Com esse fim, **o lado esquerdo da escala** deve abranger os elementos salariais pagos em dinheiro a bordo ou em uma conta bancária do marítimo, sendo que pagamentos feitos em seu nome, para a sua família ou demais partes receptoras, devem ser feitos a seu pedido e com comprovação. Quaisquer “pagamentos” que apareçam do lado esquerdo que não sejam feitos na conta do marítimo, mas à empresa ou terceiras partes, devem ser confirmados pela solicitação individual do marítimo (nota de alocação) que declare a finalidade da transferência, o valor e o período durante o qual deve ser feito o pagamento específico.
5. Quaisquer outros elementos não autorizados diretamente pelo

marítimo devem ser incluídos na escala salarial, com o fim de satisfazer os objetivos que possam ser acordados entre as partes pelo acordo coletivo, incluindo treinamento, serviços médicos e outros, os quais devem constar **do lado esquerdo**. Com exceção das contribuições sindicais, onde isto se aplique, tais elementos devem ser considerados como “**financiamento**”.

Normas de financiamento

6. O **valor máximo de financiamento** incluído na valoração de um acordo aprovado pela ITF não deve exceder os níveis acordados conforme posição estabelecidos por TCC e IBF e emendados periodicamente.
7. Todos os fundos de reserva e pagamentos relacionados devem ser claramente identificados no corpo do texto do acordo coletivo.

Procedimentos de financiamento e auditoria

8. Em muitos casos, a observância dos fundos de reserva não pode ser verificada efetivamente por um inspetor da ITF.
9. Quando se inclua um acordo coletivo entre a empresa e o sindicato, é uma **responsabilidade mútua** das partes do acordo coletivo garantir que as disposições do acordo sejam cumpridas. Portanto, no que diz respeito a monitorar fundos de reserva ou respectivos pagamentos, as partes do acordo coletivo são responsáveis umas pelas outras em primeira instância.
10. Onde houver a solicitação de que se inclua uma fundos de reserva por parte da empresa e onde a empresa for capaz de guardar, investir, transferir, compensar ou controlar de alguma outra forma o dinheiro, é preciso que o sindicato receba com **regularidade relatórios de forma** a comprovar que a satisfação da finalidade do financiamento e que os respectivos benefícios foram garantidos com base no valor alocado.
11. Da mesma forma, a empresa deve ter o direito a receber relatórios referentes aos valores recebidos, acumulados ou transferidos com base nas disposições sobre financiamento apresentadas por iniciativa do sindicato, quando aplicável.
12. Todos os relatórios sob os parágrafos 9 e 10 supracitados devem ser feitos **anualmente** e recebidos **antes do término de abril**, com base no calendário do ano anterior. A ITF poderá, de tempos em tempos, identificar a informação

minima a ser prestada e que ela o seja em um formato padrão, com a possibilidade de questionar mais além a respeito de detalhes específicos, quando necessário. A não-apresentação ou a demora na apresentação de um relatório pode ser considerada violação do acordo.

13. A ITF e, no caso da IBF, a JNG, deve estar apta a solicitar e receber **cópias de qualquer conta/relatório** e tem direito de enviar auditores independentes com direito de acesso a todos os documentos e contas pertinentes.

Isonções de procedimentos de auditoria

14. As **contribuições sindicais** obtidas dos marítimos, em virtude de sua filiação sindical, ou requisitos contratuais aceitos pelos marítimos por ocasião da assinatura **estão isentos de tais procedimentos**, quer sejam mostrados ou não em qualquer parte da escala salarial ou conta que incida no custo total.
15. Da mesma forma, a **isenção de tais procedimentos** se aplica a quaisquer deduções de valores devidos em função de uma **exigência do governo nacional** do país de residência dos marítimos, que é também quem as fiscaliza, quer esses valores sejam pagos pelo empregador ou descontados do marítimo. Deve haver a prova de que tal exigência do governo nacional existe.
16. **No caso da IBF**, pode haver uma quantidade de fontes de financiamento identificadas por ITF e JNG cujos procedimentos de contabilidade/auditoria seriam alternativos. Estas seriam normalmente registradas como pessoas jurídicas e a sua criação, bem como as suas regras e procedimentos, deve ser acordada entre as partes integrantes da IBF. Os relatórios referentes à movimentação de tais valores devem, da mesma forma, serem considerados no nível central da IBF. A lista de tais fontes deverá ser revisada com regularidade.

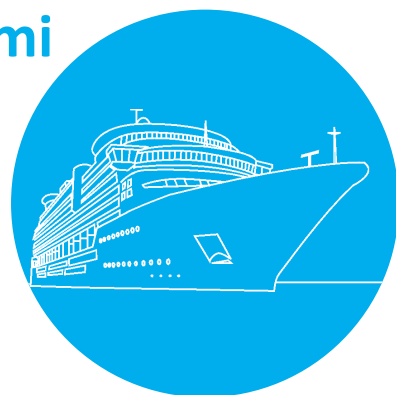
Procedimentos internos da ITF

17. Quando for celebrado um acordo contendo fundo de reserva por um afiliado fornecedor de mão de obra, o respectivo afiliado com a propriedade beneficiária tem direito a receber as contas relativas ao ano anterior do sindicato afiliado e inquirir a respeito, quando necessário.
18. Quando houver a assinatura de um acordo dispondo sobre fundos de reserva, o respectivo sindicato de fornecimento de mão de obra tem direito a receber os relatórios contábeis dos anos anteriores e questionar a seu respeito quando pertinente.

19. O afiliado signatário é responsável por monitorar a implementação do fundo de reserva em qualquer acordo assinado, com o fim, também, de informar à ITF sobre qualquer evidência de não conformidade ou violação desta política. Em circunstâncias normais, se não forem recebidas queixas do sindicato em questão, isto será considerado pelo secretariado e pelo comitê dirigente do CPJ como uma confirmação de que esta política foi aplicada em sua totalidade e de que os arranjos de financiamento estão em conformidade com as exigências da ITF.

A política das diretrizes de Miami

As diretrizes de políticas regendo a aprovação de acordos coletivos aceitáveis pela ITF para cruzeiros com bandeiras de conveniência



Adotada pelo comitê de práticas aceitáveis da ITF em Buenos Aires, em 15 de junho de 2011

Apresentação

1. A “Política das Diretrizes de Miami” revisa as diretrizes de 1994 que regiam somente a aprovação de acordos aceitáveis pela ITF para cruzeiros com bandeiras de conveniência. A indústria dos cruzeiros desenvolveu um sistema operacional singular, o qual difere substancialmente de outros sistemas de transporte marítimo. Tais diretrizes refletem a natureza especial da indústria dos cruzeiros e estabeleceu instrumentos específicos para os afiliados à ITF que assinem acordos aceitáveis por esta entidade para cruzeiros.

Direitos e responsabilidades de negociação

2. Nos casos em que a propriedade dos cruzeiros seja de consórcios, o (s) sindicato (s) no principal país de propriedade beneficiária deve (m) agir como negociadores “líderes” e envolver outros sindicatos, quando apropriado, incluindo sindicatos dos principais países fornecedores de mão de obra.
3. No caso de embarcações de cruzeiro serem de propriedade de consórcio, o (s) sindicato (s) a liderar a negociação, conforme a necessidade, inicia (m) um acordo bilateral com o (s) sindicato (s) dos principais países de fornecimento de tripulação, garantindo, dessa forma, direitos de filiação e serviços sindicais.
4. Entende-se, no entanto, que, para que tal arranjo seja efetivo, o proprietário/operador também pode ser convidado a ser parte do acordo bilateral.

Procedimentos de consulta para a assinatura de acordos com cruzeiros de bandeira de conveniência

5. Os acordos devem ser assinados com proprietários e operadores. Somente

em casos especiais com gerentes e agentes, e somente após aprovação do secretariado da ITF.

6. O proprietário/operador deve empenhar-se em utilizar mão de obra da área onde a embarcação opera, sempre que possível.
7. A assinatura de acordos plurianuais é aceitável.
8. Sempre que salários mais altos, assim como melhores condições e remunerações forem aplicáveis e condizentes com legislação nacional, acordos coletivos e premiações, deve haver precedência destes sobre os padrões mínimos de aceitação pela ITF.
9. Os termos dos acordos devem ser incorporados a contratos individuais de trabalho.

Quando houver contratos que não satisfaçam estas diretrizes já em vigor, espera-se que expirem. Além disso, um período de ajuste ao padrão da indústria pode ser permitido para permitir que os acordos satisfaçam os padrões das diretrizes gradualmente.

10. Todos os acordos devem ser enviados ao secretariado da ITF, que os conferirá à luz destas diretrizes. Onde o secretariado identificar qualquer área do acordo que se desvie destas diretrizes, o sindicato responsável pelo acordo deve ser contatado para comentar a respeito.
11. Os acordos podem ser recomendados pelo secretariado da ITF e enviados para a força tarefa de navios de cruzeiro para revisão, caso as diretrizes variem de maneira considerável. A força tarefa da ITF para embarcações de cruzeiro terá autoridade para aprovar ou desaprovar acordos, bem como para recomendar emendas.
12. Os sindicatos promovendo os acordos podem recorrer da decisão da força tarefa de cruzeiros perante a direção do comitê de práticas aceitáveis.
13. Os acordos submetidos ao secretariado da ITF são vinculantes para todas as partes: ITF, sindicatos afiliados e marítimos, desde as fases de aprovação, passando pelas de emenda, até a data em que expirem.
14. Também podem ser feitas emendas durante o período intermediário, ou seja, entre a data de entrada em vigor e de expiração, se tal for acordado entre os sindicatos e o operador/proprietário. Tanto os acordos como os acordos emendados devem ser incorporados ao acordo especial da ITF em vigor no

momento de sua primeira renovação, depois da assinatura do convênio e de suas emendas.

15. Em situações de ação industrial, os fiscais da ITF devem aliar-se aos sindicatos do país de propriedade beneficiária. No caso de não haver nenhum sindicato afiliado à ITF no país da propriedade beneficiária, cabe aos fiscais da ITF, em consulta com o secretariado da ITF, assinar um acordo de sua escolha que seja aceito pela ITF. Em situações de ação industrial, sempre que possível, os inspetores da ITF devem visar a assinatura de um acordo de frota.
16. Os inspetores e coordenadores da ITF que recebam queixas de marítimos embarcados em cruzeiros cobertos por acordos aprovados pela ITF devem contatar o secretariado da ITF antes de tomar qualquer ação. Não cabe aos inspetores e coordenadores contatar o proprietário/operador sem prévia aprovação do secretariado da ITF, uma vez que diversos acordos envolvendo cruzeiros incluem procedimentos muito específicos de desagravo e/ou arbitragem. Quando o secretariado da ITF transfere a questão para os sindicatos envolvidos, é preciso que os inspetores e coordenadores sejam informados dos desdobramentos de tal medida.

Treinamento e educação

17. Sindicatos com membros a bordo de cruzeiros devem facilitar a participação de seus membros em seminários sindicais (como é o caso dos seminários ITF/NSU).

Regras gerais

Marítimo

18. A fim de alinhar as Diretrizes de Miami com as do Convênio sobre Trabalho Marítimo (MLC, na sigla em inglês) de 2006 e encontrar uma definição clara do termo “marítimo”, as diretrizes adotarão a definição dada pelo Artigo II (f) do MLC 2006 (f):

“Marítimo’ significa qualquer pessoa que esteja empregada ou envolvida em trabalhos de qualquer natureza a bordo de um navio ao qual se aplique esta convenção.”

Distribuição de acordos

19. Cópias dos acordos e protocolos devem ser dispostas a bordo e também enviadas ao secretariado da ITF. Cópias impressas dos acordos devem ser dadas aos marítimos cobertos por eles e deve ser dado aos marítimos uma oportunidade

de revê-los e procurar orientação quanto aos seus termos e condições, ou do acordo como um todo, antes da assinatura do contrato de emprego.

Discriminação

20. Os acordos devem satisfazer os padrões da Discriminação da OIT (Emprego e Ocupação) e do Artigo III da MLC 2006, que diz:

“Cada membro deve se certificar de que as disposições das leis e normas respeitem, no contexto desta Convenção, os direitos fundamentais a:

Liberdade de associação e o efetivo reconhecimento do direito a negociar coletivamente;

A eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou compulsório;

A efetiva abolição do trabalho infantil; e

A eliminação da discriminação no que diz respeito a emprego e ocupação.”

As agências de contratação de mão de obra e parceiros de recrutamento

21. Não é cabível que os marítimos tenham que pagar taxas de inscrição, taxas de agências de recrutamento ou taxas semelhantes, que devem ser pagas pelo proprietário/operador.

22. Não se deve permitir às agências de contratação de mão de obra que operem ou recebam taxas de encaminhamentos ou taxas similares de instalações médicas que emitam certificados médicos. No caso de existirem tais práticas, devem ser proibidas de fazerem cobranças aos marítimos.

Emprego e repatriação

23. Despesas relacionadas à viagem, à embarcação, repatriação e obtenção de vistos devem ser arcadas pelo proprietário/operador.

Atestados médicos

24. Se o atestado médico é pago parcial ou completamente pelo marítimo, este não deve incluir exames que não sejam exigidos por lei no país de residência do marítimo ou exigidos pelo país da bandeira. Quando forem pedidos exames adicionais, os custos devem ser arcados plenamente pelo proprietário/operador.

25. Não se deve exigir testes de gravidez, qualquer que seja a circunstância.

26. A realização de teste de HIV não deve ser obrigatória. No caso de a legislação nacional exigir o teste em casos de imigração ou de avaliação

médica, não se deve, de forma alguma, usá-lo com fins de discriminação do marítimo no que diz respeito a emprego. A ITF considera a seleção para emprego com base em HIV inaceitável. É inadmissível a discriminação do marítimo com base em seu status de HIV real ou percebido.

Duração do serviço

27. A duração do emprego deve ser de um máximo de 10 meses com o objetivo de reduzi-lo a um máximo de períodos de:

- 9 meses até 2014;
- 8 meses até 2018; e não mais de
- 7 meses até 2022.

Períodos de experiência

28. Para marítimos novos a esse emprego, os primeiros 90 dias com esse proprietário/operador podem ser designados como período de experiência, o que permite tanto ao marítimo quanto ao proprietário/operador a encerrar a colaboração sem aviso prévio. Todavia, o proprietário/operador deve se responsabilizar pelo custo de repatriação, se quiser demitir o marítimo.

29. Para marítimos que sejam promovidos, os primeiros 90 dias devem ser designados como período de experiência. No caso de uma promoção não se confirmar, deve ser oferecido ao marítimo a opção de retornar ao seu cargo anterior. No entanto, o proprietário/operador deve se responsabilizar pelo custo de repatriação quando ambas as partes concordam em encerrar a colaboração.

Encerramento

30. O marítimo deve demitir-se, conforme notificação por escrito com um mês de antecedência e avisando sem antecedência, caso a embarcação seja considerada não apta à navegação. O marítimo deve ter direito a dois salários base se o encerramento do vínculo empregatício se dá pelo empregador e antes de que expire o período de serviço combinado, a não ser em caso de demissão durante o período de experiência.

Horas de trabalho

31. Para os acordos coletivos pode haver um ou dois sistemas:

Salários plenamente consolidados; isto é, com um número ilimitado de horas de trabalho, limitado unicamente pela cláusula relativa às horas de descanso.

Salários parcialmente consolidados ; ou seja, com um máximo de 40 de horas de trabalho por semana coberto por salário básico, de segunda a

sexta, e um máximo consolidado de 130 horas extras por mês, num total de 303 horas por mês, com pagamento de hora extra excedente depois.

Horas de descanso

32. Cada marítimo deverá ter pelo menos 10 horas de folga a cada 24 horas e 77 horas num período de 7 dias. As horas de descanso podem ser divididas em mais de dois períodos, um dos quais devendo consistir de pelo menos 6 horas consecutivas sem trabalho. O intervalo entre períodos consecutivos de descanso não deve exceder quatorze (14) horas. Pequenos intervalos de menos de 30 minutos não serão considerados períodos de descanso. Esse período de vinte e quatro (24) horas deve começar no momento em que um marítimo começa a trabalhar, imediatamente após um período de pelo menos seis horas consecutivas de folga. Reuniões, simulações de incêndio e descida em bote salva-vidas, bem como simulações prescritas por normas e leis nacionais e instrumentos internacionais, devem ser realizados de uma maneira que minimize a perturbação dos períodos de descanso e não induza à fadiga. O proprietário/operador deve postar em lugar acessível a bordo uma tabela detalhando o cronograma de serviço em mar e no porto e o mínimo de horas de descanso para cada posição a bordo na língua nacional da embarcação e em inglês. Registros das horas diárias de descanso dos marítimos devem ser guardados para permitir o monitoramento de conformidade com esta disposição.

Salários

33. Os acordos devem garantir que sejam pagos aos marítimos salários em base não discriminatória conforme estabelecido pela Convenção de Remuneração Equitativa da OIT, de 1951 (No. 100) e pela Convenção de Trabalho Marítimo da OIT, de 2006.

Hora extra

34. Acordos coletivos devem incluir uma cláusula de registro de horas extras no caso de cobrirem cargos com salários parcialmente consolidados. A hora extra incluída deve ser paga com não menos de 25% de bônus e a hora extra excedente deve ser paga com não menos de 50% de acréscimo com base no salário base.

Seguro de vida

35. A compensação por perda de vida não pode ser inferior a:

USD 75.000 mais USD 15.000 por cada dependente até os 21 anos de idade;

aumentando para USD 90.000 e mais USD 20.000 por cada dependente até os 21 anos de idade a partir de 2014;

aumentando posteriormente para USD 100.000 mais USD 22.000 por cada dependente com até 21 anos de idade a partir de 2018; e para

USD 120.000 e mais USD 25.000 por cada dependente com até 21 anos de idade a partir de 2022.

36. Se um marítimo morre por qualquer causa enquanto empregado pela empresa, incluindo morte por causas naturais e morte ocorrida durante a viagem de ida ou volta da embarcação, ou como resultado de perigo marítimo ou similar, a compensação deve ser paga usando o formulário para processos contratuais da OMI/OIT.

37. A fim de tornar mais fácil uma resolução para os beneficiários de um marítimo falecido que morreu em decorrência de um acidente, a indenização deve ser dobrada, onde todas as partes acordam que nenhum processo será levado adiante. Os beneficiários, no entanto, devem ser informados sobre a lei que rege os acordos, caso desejem entrar com processo, sem liquidar os direitos contratuais previstos pelo texto do acordo.

Seguro por invalidez

38. A indenização por invalidez não deve ser inferior a:

USD 80.000;

aumentando para USD 100.000 para cargos júnior, USD 120.000 para cargos sênior e USD 140.000 para oficiais, até 2014;

mais tarde aumentando para USD 120.000 para cargos júnior, USD 140.000 para cargos sênior e USD 160.000 para oficiais, até 2018, e para

USD 150.000 para cargos júnior, USD 200.000 para cargos sênior e USD 250.000 para oficiais até 2022.

39. O marítimo que venha a sofrer de invalidez permanente em decorrência de um acidente ocorrido enquanto era empregado da empresa, independentemente de culpa, incluindo acidente acontecido enquanto viajava da embarcação e para a embarcação, deve ser pago mediante a utilização do formulário da OMI/OIT para processos contratuais.

40. Para que haja uma resolução mais rápida para um marítimo que seja

declarado inválido em decorrência de um acidente, a indenização deve ser dobrada no caso de ambas partes acordarem que nenhum processo será movido. O marítimo, todavia, deve ser informado das sobre a lei que rege os acordos, no caso de querer entrar com processo sem recorrer àquilo que o contrato lhe intitula.

Perda de efeitos pessoais

41. Os marítimos devem ser indenizados com um mínimo de:

USD 3.000,00;

aumentando para USD 4.000 até 2014;

USD 5.000 até 2018; e

USD 6.000 até 2022

por perda de efeitos pessoais.

Tratamento e manutenção médica

42. Aos marítimos deve ser dado, às custas do proprietário/operador, tratamento médico de graça e um valor de manutenção de pelo menos USD 12 por dia, a não ser que alojamento e comida sejam arcados pelo proprietário/operador, até que se alcance uma melhora médica máxima (MMM).

Salário doença

43. Em caso de um marítimo ser levado a terra, em qualquer porto, por causa de doença ou lesão, um pagamento pro rata do seu salário garantido deve ser feito até que o marítimo seja repatriado às custas da empresa.

44. Desse momento em diante, o marítimo estará apto a receber o auxílio doença no nível equivalente ao do seu salário base, no caso de permanecer doente por até 130 dias após ser repatriado.

45. Todavia, em caso de incapacitação devido a acidente, os salários base devem ser pagos até que o marítimo esteja curado ou até que haja determinação médica consoante à cláusula relativa a incapacidade permanente.

Pensão e fundo de previdência

46. Ao se aposentarem, os marítimos têm direito a uma pensão e/ou fundo previdenciário, no máximo aos 62 anos de idade, ou quando o tempo de serviço e a idade, combinados, sejam iguais à idade de recebimento de pensão, se o marítimo assim o solicitar.

Feriados públicos

47. Os seguintes dias devem ser considerados feriados públicos no mar ou no porto: Natal, 26 de dezembro (Boxing Day), Ano Novo, Sexta-feira Santa, Domingo de Páscoa, Dia Internacional do Trabalho (1º de maio), Feriado Bancário da Primavera e Feriado Bancário do Verão, ou os feriados públicos que sejam acordados com base na nacionalidade da maioria da tripulação e detalhados no acordo coletivo. O pagamento por trabalho em dia de feriado pode ser incluído na escala salarial mediante um montante fixo ou a ser pago como hora extra. Se um feriado público cair num sábado ou num domingo, o dia útil seguinte será tido como feriado.
48. Os feriados públicos podem, em lugar de hora extra, serem remunerados com um dia de folga compensatório por mês de serviço.

Maternidade

49. Os contratos devem incluir cláusula de licença maternidade conforme o padrão da Convenção da OIT de Proteção da Maternidade, de 2000 (No. 183), com as seguintes condições mínimas:

Repatriação por conta do proprietário/operador no máximo até a 26ª semana de gravidez. Quando a natureza das operações da embarcação puder, dependendo da circunstância, ser perigosa, o desembarque deve ser feito no primeiro porto disponível.

Dois meses de pagamento básico, aumentando para dez semanas até 2014 e 12 semanas, até 2018, e 14 semanas, até 2022.

Há prioridade em preencher uma vaga adequada em cargo igual ou equivalente dentro de um ano, a contar do nascimento da criança, no caso de tal vaga estar disponível.

Acomodação

50. Deve satisfazer os requisitos das convenções e recomendações da OIT em vigor quando da construção da embarcação e da Convenção da OIT sobre Trabalho Marítimo de 2006, para todas as embarcações ordenadas ou substancialmente alteradas após a sua entrada em vigor.

Comida

51. Deve satisfazer os requisitos da Convenção da OIT sobre Trabalho Marítimo de 2006.

Zona de Guerra e Área de Alto Risco

52. O marítimo tem direito a não adentrar uma zona de Guerra ou área de alto risco e a ter seus custos de repatriação arcados pelo proprietário/operador. Se o marítimo adentrar a zona de guerra ou a área de alto risco, estará apto a receber adicional de 100% sobre o salário base em acréscimo ao seu salário contratual, pelo tempo que durar a permanência da embarcação nessa área, sujeito a um mínimo de 5 dias, ficando a indenização por invalidez/perda de vida dobrada.

Saúde e Segurança

53. Os contratos devem incluir cláusula de segurança que garanta o necessário equipamento de proteção pessoal para todos os marítimos, treinamento básico de segurança e a necessidade de ser alertado a respeito de possíveis perigos profissionais ou referentes a trabalho de natureza perigosa, e incluir medidas de prevenção de acidentes.

54. Os contratos devem facilitar o estabelecimento de um comitê de saúde e segurança a bordo em conformidade com as disposições contidas no Código de Prática em Prevenção de Acidentes da OIT, e em conformidade com os requisitos do código ISM. O contrato deve dispor que haja representante (s) de segurança da tripulação eleito (s) para integrar o comitê de saúde e segurança.

55. Os contratos devem seguir as disposições do Convênio de 1978 sobre Normas de Titulação, Fabricação e Guarda (STCW), conforme emendado com a intenção de que todos os marítimos sejam encorajados a concluir os treinamentos básicos de segurança como especificado na Norma VI/1. Contratos de navios de cruzeiro podem incluir uma cláusula dispondo sobre o financiamento de tais cursos.

56. Os marítimos têm direito a um ambiente de trabalho saudável; a empresa deve prover condições de trabalho que eliminem os perigos do fumo.

57. A finalidade da avaliação da saúde do marítimo é garantir que qualquer condição clínica não ponha os demais em risco e que o indivíduo não esteja, por causa de sua condição, exposto a um risco pessoal excessivo ao trabalhar embarcado.

Cláusula de trabalhadores portuários

58. Não cabe aos marítimos e nem a ninguém a bordo, quer desempenhando trabalho temporário ou permanente para os proprietários/a empresa, cuidar

de manuseio de carga e demais tarefas tradicional ou historicamente delegadas a portuários, sem o prévio consentimento do (s) sindicato (s) de portuários da ITF, e desde que o referido marítimo se voluntarie para levar a cabo tais tarefas, pelas quais deve ser adequadamente remunerado.

59. Para os fins desta cláusula, “manuseio de carga” não se limita, mas pode incluir:

Carga e descarga de bagagem de passageiros. Todavia, isto não inclui a distribuição e coleta a bordo de bagagem de passageiro que seja considerada trabalho de marítimo.

Carga e descarga de peças de reposição e mantimentos de navios. No entanto, isto pode não incluir transporte a bordo e nem armazenamento que seja considerado trabalho de marítimo.

60. Quando uma embarcação estiver num porto onde uma disputa sindical envolvendo um sindicato de portuários da ITF estiver em andamento, não caberá aos marítimos da embarcação ou a qualquer um a bordo, quer servindo temporária ou permanentemente aos proprietários/empresa, aceitar instrução ou indução de manuseio de carga ou de realização de outras tarefas tradicional e historicamente desempenhadas pelos membros do sindicato envolvido na disputa sindical oficial.

61. Quando o sindicato dos portuários da ITF, em um determinado porto, permitir que marítimos realizem trabalho tradicional ou historicamente realizado por portuários, os marítimos terão direito a serem remunerados mediante um índice de hora extra especificado em ... [a referência deve ser incluída conforme cada contrato, uma vez que isso varia]... por cada hora ou fração de hora consumida na realização do trabalho, que se dará durante as 40 horas semanais regulamentares, em acréscimo ao pagamento normal. Qualquer trabalho do gênero realizado fora das 40 horas semanais regulamentadas deverá ser remunerado com o dobro do valor da hora extra a cada hora ou fração de hora consumida para a realização do trabalho, em acréscimo ao pagamento normal.

62. Se um marítimo já recebe o seu salário plenamente consolidado, a hora extra deve ser calculada conforme a seguir: a remuneração mensal consolidada em sua totalidade, dividida por 303 e multiplicada por 1.5, o que resulta na hora extra adicional a ser incluída no cálculo do pagamento.

Resolução de Controvérsias e Arbitragem

63. Os contratos devem incluir um procedimento de resolução de controvérsias durante embarque que satisfaça as exigências Convenção de Trabalho Marítimo da OIT, de 2006, e podem incluir uma cláusula de arbitragem, caso o custo dessa arbitragem seja arcado pelo proprietário/operador e os custos da representação advocatícia dos marítimos sejam arcados pelo proprietário/operador ou pelo sindicato, no caso de o marítimo não ter representação advocatícia privada.

Renúncias

64. A empresa se compromete a não exigir ou solicitar a qualquer marítimo que assine um contrato que o obrigue a renunciar às disposições do acordo negociado pelo sindicato ou a flexibilizar tais disposições.

Cabotagem

65. Os padrões incluídos na Política de Atenas da ITF e quaisquer outras políticas da ITF aplicáveis e/ou MOU aplicáveis devem ser satisfeitos quando uma embarcação de cruzeiro tiver como concorrentes embarcações cobertas pela Política de Atenas da ITF ou qualquer outra política da ITF aplicável.

Acesso às embarcações

66. Os acordos devem incluir uma cláusula que permita aos inspetores da ITF e representantes sindicais que sejam parte dos acordos em vigor na embarcação a ser visitada acesso à embarcação e aos marítimos. Isto pode ser normatizado por meio de um protocolo entre o proprietário/operador e o (s) sindicato (s), se tal protocolo for pré-aprovado pelo secretariado da ITF e satisfizer as disposições das políticas da ITF.

Convés e máquinas

Salários

67. Todos os oficiais de convés e de máquinas e seus subordinados de convés e de máquinas devem ser cobertos pelo contrato padrão coletivo da ITF ou por contratos TCC ou contratos nacionais aprovados pela ITF, ou por uma combinação resultante que não seja em bases discriminatórias.

Folga anual

68. Não deve ser de menos de 8.5 dias por mês, com base no cálculo de 1/30 do salário base por dia.

Bufê (comida, bebida e serviços de hospedagem)

Salários

69. Para os fins do referencial da ITF, o índice básico de pagamento para uma posição de fator 1.000 não deve ser de menos que a atual recomendação mínima da OIT para um marinheiro de convés, enquanto que o fator para a posição mais baixa, excluindo os estagiários, aprendizes e posições similares, não deve ser de menos de 60% disso.

Folga anual

70. Não deve ser de menos de:

4.5 dias por mês de serviço, com base em 1/30 do salário base por dia;

Aumentando para 5 dias, com base na fórmula de 1/30 até 2014;

6 até 2018 com base na fórmula de 1/30; e

8.5 dias até 2022 baseado na fórmula de 1/30.

Concessionárias (entretenimento, casino, loja, spa etc.)

71. Os termos e condições para o pessoal das concessionárias não devem ser menores que aqueles do pessoal do bufê e os salários base para uma semana de trabalho de 40 dias não podem ser mais baixos que o recomendado minimamente pela OIT para um marinheiro de convés. O proprietário/operador deve ser responsável por aplicar essas disposições mínimas para todas as concessionárias contratadas para prover serviços a bordo de suas embarcações.

O contrato especial da ITF

Questionário cruzado de 16 pontos:

72. O questionário deve ser sempre enviado ao secretariado da ITF, caso o contrato seja com o gestor da embarcação, a agência de contratação de mão de obra e afins.

Fundo de proteção e previdência dos marítimos:

73. Dez por cento das contribuições previdenciárias padrão da ITF, sujeito a um mínimo de US\$ 6.000,00 por ano, aumentando para 12.5% das contribuições previdenciárias padrão, sujeito a um mínimo de US\$ 7.500,00 por ano até 2014, aumentando para 15% da contribuição previdenciária padrão da ITF, sujeito a um mínimo anual de US\$ 9.000,00 por ano até 2018 e para 20%

do padrão previdenciário de contribuição da ITF, sujeito a um mínimo anual de USD 12,000 até 2022. Nenhum desconto adicional é permitido exceto se for aprovado pelo secretariado da ITF e onde o presidente e o vice-presidente da força tarefa da embarcação de cruzeiro tenham sido consultados com antecipação.

Contrato especial da ITF:

74. Períodos de dois anos e suas renovações são aceitáveis.

Appendix

MODELO DE FORMULÁRIO DE RECIBO E LIBERAÇÃO PARA DEMANDAS CONTRATUAIS

Navio:

Incidente:

Marítimo/herdeiro legal e /ou dependente:

Proprietário da embarcação:

I, [Nome do marítimo] [herdeiro legal e/ou dependente do marítimo]* acuso o recebimento da soma [moeda e montante] satisfazendo a obrigação do proprietário da embarcação de pagar uma compensação contratual em virtude de lesão e/ou morte, e, sob os termos e condições do emprego meu/do marítimo fica declarado que o proprietário da embarcação está livre de suas obrigações referentes aos termos e condições mencionados.

O pagamento é feito sem reconhecimento de passivo por quaisquer demandas e é aceito sem prejuízo do direito meu/do herdeiro legal e/ou do dependente de entrar com demanda judicial em razão de negligência ou qualquer outra retificação disponível e que decorra do incidente acima.

Quaisquer pagamentos aqui inclusos deverão ser creditados a qualquer recuperação adicional.

Data:Local:

Marítimo, herdeiro legal e/ou dependente:

Assinatura:

Para reconhecimento:

Dono da embarcação/seu representante:

Assinatura:

Segurado/seu representante:

Assinatura:

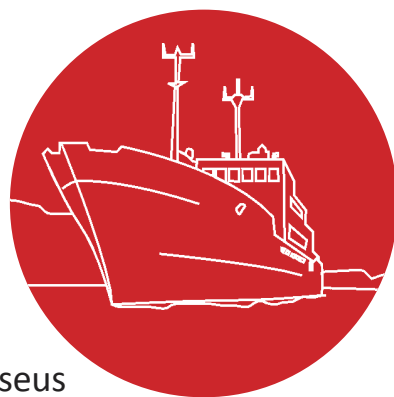
* *Riscar o que não interessa*

Política nacional de cabotagem

Adotada pelo comitê de práticas aceitáveis da ITF (Estocolmo, 19 de junho de 2008)

Aspectos chave

1. Cabotagem é o princípio pelo qual se reserva o comércio marítimo doméstico de uma nação aos seus próprios cidadãos. Normalmente, o termo cabotagem se aplica ao transporte de carga e de passageiros, mas é com frequência aplicado a atividades industriais marítimas tais como exploração petrolífera marítima, exploração de recursos minerais do leito marítimo, dragagem, pescaria e construção marítima nas águas territoriais de uma nação. Também inclui os serviços de abastecimento relacionados ao ramo das empresas de navegação.
2. Os componentes da cabotagem comumente incluem requisitos para hastear a bandeira nacional, limitar a propriedade a um controle majoritário pelos nacionais, reserva de mercado para tripulações nacionais e, sempre que possível, construção nacional. Tais elementos permitem uma forte estrutura subjacente para a economia, a segurança e as políticas ambientais de uma nação, mas também complementam o esforço de um país para manter-se presente no mercado internacional.
3. A cabotagem não é apenas uma política com uma longa tradição mas, é amplamente aceita pela comunidade internacional. Uma recente pesquisa feita por um governo revelou que 47 nações limitam as atividades estrangeiras em seus mercados domésticos. Enquanto alguns podem pensar que a cabotagem marítima aplica-se apenas a navios oceânicos de calado profundo, ela também pode, e deve, aplicar-se a embarcações de pouco calado singrando as hidrovias internas e fornecendo serviços portuários tais como reboque, amarração, abastecimento de combustível e provisões. Um benefício agregado é o apoio às instalações técnicas de treinamento marítimo, tanto públicas quanto privadas, o que é inerente à demanda do mercado de cabotagem por mão de obra. Uma política de cabotagem não é apenas fundamental para a retenção de um cadastro de trabalhadores marítimos nacional, mas é também uma declaração política do esforço e da importância de reter um cadastro de profissionais marítimos.
4. A aplicação desses princípios cria oportunidades de emprego e retenção de



receitas dentro de uma economia nacional, em lugar da importação de serviços marítimos tão cruciais, e torna uma nação mais preparada para responder a desastres tanto naturais quanto causados pelo homem. Em um mundo onde as preocupações com segurança determinam que uma nação deve controlar quem entra e sai de suas fronteiras, a cabotagem serve para realçar esses padrões vitais.

5. Um excelente exemplo dos benefícios da cabotagem pode ser encontrado nos Estados Unidos. A aplicação da cabotagem ao mercado doméstico e às atividades marítimas estadunidenses é quase tão antiga quanto a própria nação, sendo a primeira lei relacionada a isso de 1789. Diversos outros estatutos de cabotagem foram aprovados nos anos subsequentes até o começo do século 20, quando houve uma lei abrangente, mais conhecida como Jones Act, que entrou em vigor para reger as atividades marítimas domésticas.
6. A lei, a despeito da oposição a ela por alguns apoiadores das bandeiras de conveniência e de outros interesses de navegação, criou inúmeros e bem documentados benefícios para os Estados Unidos. Desde sua entrada em vigor, todos os presidentes americanos manifestaram seu apoio à marinha mercante dos Estados Unidos, com ênfase no Jones Act. O ponto de vista das Forças Armadas dos Estados Unidos tem sido esse também.
7. Em resumo, a cabotagem é uma extensão lógica das práticas de transporte, ambientais, econômicas, de segurança nacional e de emprego de um país. É muito o que as nações sem política de cabotagem ou com política de cabotagem limitada tem a ganhar, e isso deve ser defendido com vigor. A cabotagem é um pré-requisito para uma política de transportes integrada e para a inclusão de um componente marítimo que o torna sustentável.

Dispensas

8. O emprego de dispensas ou derrogações deve se limitar às exceções genuínas que possam ser objetivamente justificadas, tendo que ser de natureza excepcional e necessária por um período muito curto e finito. O uso de esquemas como permissões para uma viagem única deve satisfazer esses critérios e somente ser emitido seguido de um diálogo social tripartite. Além disso, quando surgirem situações semelhantes e de natureza excepcional, outras opções como o frete a casco nu ou a compra a prazo de uma embarcação adequada devem ser consideradas, caso no qual os aspectos chave da política de cabotagem podem ser aplicados.

Política de bandeira nacional



**Adotada no 42º Congresso da ITF.
Cidade do México,
de 5 a 12 de agosto de 2010**

1. A política da ITF é a de que os navios de bandeira nacional (ou seja, os que não forem declarados BdCs pela ITF) devem ser tripulados por marítimos cobertos por acordos coletivos nacionais negociados por um sindicato afiliado à ITF do país da bandeira.

Marítimos domiciliados

2. Salários e condições para marítimos domiciliados trabalhando em embarcações de bandeira nacional são tema para negociação por sindicatos do país da bandeira afiliados à ITF, sujeitos aos padrões internacionais mínimos estabelecidos pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), conforme interpretação da ITF.

Marítimos não domiciliados

3. Onde marítimos não domiciliados forem empregados em embarcações de bandeira nacional, o custo total da tripulação deve alcançar pelo menos o mínimo acordado pela seção de marítimos, conforme as emendas feitas periodicamente.
4. Salários de marítimos não domiciliados devem ser calculados em conformidade com os critérios acordados pela Seção de Marítimos.

Cláusula de manuseio

5. Como prova de alinhamento com os princípios de solidariedade mútua entre marítimos e portuários, tal como expressos na política da ITF, a cláusula de manuseio de carga deve ser incorporada a todos os nossos contratos.

Exclusões

6. Onde outras políticas se apliquem ou onde houver padrões mais altos, ficam excluídos desta política: a cabotagem nacional, os padrões regionais, o setor de offshore, a plataforma continental, os serviços de transbordadores, o comércio intracomunitário e as embarcações de cruzeiro.

Relações bilaterais

7. Os sindicatos de suprimento de mão de obra cumprem um papel importante no apoio à indústria de navegação nacional de qualidade, particularmente por meio do serviço que prestam aos seus nacionais trabalhando a bordo de embarcações de bandeira nacional.
8. Onde possível, as relações bilaterais devem ser cultivadas entre sindicatos de bandeira nacional e os sindicatos de fornecimento de mão de obra.

Política offshore

Política da ITF relativa à jurisdição de plataforma continental/estado de bandeira



1. As ‘unidades offshore marítimas móveis’ que operem dentro de um estado de plataforma continental deverão ser cobertas por legislação, normas e acordos coletivos vigentes no Estado da bandeira.
2. As condições de negociação coletiva do país da bandeira nacional devem ao menos ser substancialmente equivalentes às existentes no país da plataforma continental e, no caso de unidades de bandeira de conveniência, aplica-se à política da ITF. Todas as “unidades” devem aderir às convenções e recomendações da OIT aplicáveis a marítimos e embarcações, bem como a todos os códigos, convenções e resoluções da OIT aplicáveis.
3. Se o Estado da plataforma continental emitir regras e normas com relação a emprego e condições socioeconômicas ou houver uma política sindical exigindo o uso de mão de obra local, nenhum sindicato afiliado à ITF deverá dotar a “unidade” antes de que isso seja negociado entre os afiliados da ITF do Estado da bandeira nacional e do Estado da plataforma continental.
4. Durante as negociações mencionadas acima, a regra geral a ser observada deve ser no sentido de que a “tripulação marítima” seja de nacionais ou de residentes do país da bandeira e que propriedade beneficiária esteja operando sob uma bandeira de conveniência, os direitos de negociação pertencem aos sindicatos dos países de propriedade beneficiária.
5. Os sindicatos afiliados do Estado da bandeira nacional e os do Estado de propriedade beneficiária terão, respectivamente, o direito a estarem presentes durante todas as negociações entre os afiliados do Estado da plataforma continental e o proprietário/operador/ fretador de uma “unidade”, no que diz respeito à contratação de mão de obra da “unidade”.
6. É importante, nesse contexto, que os sindicatos afiliados em questão mantenham uns aos outros, e à ITF, informados sobre todos os aspectos e estágios das negociações. Os afiliados do Estado da bandeira nacional/

plataforma continental devem prover à ITF cópias de todos os documentos de legislação, regulação e políticas.

7. Em qualquer estágio das negociações intersindicais, os afiliados à ITF podem recorrer à ITF para que ela atue, inicialmente, como conciliadora e, conforme consta na Constituição da ITF, como árbitro.
8. Os afiliados do Estado da bandeira nacional/plataforma continental deverão empreender todos os esforços para garantir um acordo com os proprietários, o operador e o fretador no sentido de retornarem a unidade aos sindicatos afiliados do Estado da bandeira nacional por meio de um acordo aceitável pela ITF.

Política para Equipes de reparos

Política da ITF sobre equipes de reparos em embarcações internacionais

Adotada pela conferência da seção dos marítimos – Rio de Janeiro, 5 de abril de 2005



Introdução

1. A “equipe de reparos” tem sido uma parte legítima da indústria da navegação por no mínimo cinquenta anos ou mais, inicialmente para prover aptidões técnicas especializadas e conhecimento não disponível a bordo e que esteja fora dos requisitos operacionais normais. Como as tripulações das embarcações têm diminuído, as embarcações tornaram-se maiores e o tempo nos portos tem ficado reduzido ao mínimo, a equipe de reparos vem a ser a mão de obra adicional suprida em momentos de pico de carga laboral e de efetuação de reparos. Havendo tempo, os reparos são cada vez mais feitos no próprio porto e não no estaleiro. A distinção entre o papel da “equipe de reparos” e as tarefas tradicionais e históricas dos marítimos ficou ofuscada e o uso dessas equipes é uma consideração significativa quando os Estados de bandeira estabelecem níveis mínimos de contratação. Como os índices de pagamento para essas equipes não são cobertos tradicionalmente pelos acordos coletivos dos marítimos ou são questionavelmente não cobertos pelas convenções da OIT para os marítimos, as equipes de reparos podem ser usadas para minar as condições de emprego dos marítimos.
2. Enquanto reconhece a necessidade de que haja especialização disponível para as tripulações de navios por períodos limitados e leva em conta o tempo escasso para fazer manutenção nos portos, a ITF está ciente do fato de que com demasiada frequência essas equipes supostamente temporárias estão na verdade permanentemente atreladas às embarcações, operam com documentos de identidade de marítimos e realizam atividades básicas de marítimos.

Áreas de trabalho que são assumidas por equipes de reparos

3. Áreas de trabalho, legítimas ou não, que são cobertas pelas equipes de reparos são:

- a. manutenção e reparo de planta mecânica ou elétrica por representantes dos fabricantes;
- b. reparo e instalação de equipamento de navegação e de rádio;
- c. limpeza e manutenção dos depósitos;
- d. pintura e manutenção de rotina do convés;
- e. reparo e manutenção elétrica e mecânica de rotina;
- f. trabalho contínuo de reconhecimento, em larga e pequena escala;
- g. manuseio e trinca de carga;
- h. funções de segurança em portos e em áreas perigosas;
- i. soldas de estrutura de aço do navio; e
- j. amarração da embarcação.

A extensão do problema com as equipes de reparos

- 4. Todos os marítimos devem passar por um exame médico rigoroso e por um treinamento básico para garantir que façam parte de uma equipe capaz de combater incêndios e garantir uma evacuação segura da embarcação em situações de emergência no mar. Uma vez que não se exige das equipes de reparos que satisfaçam esses requisitos legais, sendo elas classificadas como supranumerárias e estando elas fora da exigência mínima de tripulação, o resultado pode ser que elas mais atrapalhem do que ajudem em casos de emergência. Da mesma forma, Estados de bandeira levarão em consideração o uso das equipes de reparos ao determinar a contratação segura mínima conforme a Resolução 955 da Assembleia da OMI.(23), que permite um número substancialmente mais baixo de marítimos onde as equipes de reparos são permitidas.
- 5. Sob as medidas de segurança marítima introduzidas mediante o Código de Segurança de Navio e Instalação Portuária (ISPS), o navio deve ter um plano de segurança e o responsável pela segurança no navio deve se certificar de que nenhuma pessoa trabalhando a bordo apresente risco ao navio ou aos portos aonde forem e de que os visitantes sejam supervisionados o tempo todo. O emprego de trabalho casual não diretamente provido pelo gestores do navio ou relacionado a eles pode levar a um sério risco à segurança da embarcação, afetando a avaliação de segurança em cada porto e impedindo a folga em terra da tripulação.

6. As sociedades de classificação têm expressado seu receio de que com demasiada frequência reparos grandes no casco são feitos por essas equipes de reparos, com frequência carentes de qualificação, sem supervisão adequada e sem que a sociedade de classificação seja informada. Tais reparos ilegais são possivelmente um fator contribuinte para um número de perdas em embarcações e a Associação da Sociedade Internacional de Classificação (IACS) tem manifestado a sua preocupação e aconselhado todos os operadores de navios e mestres a que sigam sua exigência constante em Reparo e Manutenção em Viagem IACS UR Z13.
7. Enquanto a definição de marítimo da OIT atualmente inclui todos aqueles que trabalham embarcados, a definição IMO/SOLAS não o faz. Existe, portanto, uma anomalia pela qual os requisitos mínimos de conformidade com OMI — exames médicos periódicos, treinamento em segurança etc. — não podem ser aplicados, mas onde os direitos, proteções e padrões mínimos das convenções da OIT se aplicam, como no caso de níveis salariais mínimos, normas de repatriação etc. Esta lacuna da legislação tem permitido a proliferação do uso de equipes de reparos sem dar a esses trabalhadores as proteções existentes para os marítimos ou para aqueles operando na indústria da navegação ainda que em terra.
8. A despeito da falta de reconhecimento pela OMI de tais trabalhadores como marítimos, o uso regular de tais equipes é visto como uma razão válida para reduzir o certificado de contratação de mão de obra segura ao nível mínimo e nega à indústria da navegação posições a bordo para estagiários e o direito um plano de carreira no que diz respeito a posições com especialização.
9. Cada vez mais se utilizam equipes de reparos para contornar os contratos de tripulação negociados pela ITF ou pelos seus sindicatos de marítimos afiliados. Há casos em que as tripulações são diretamente transferidas a um status de equipe de reparos e permanecem a bordo por todo o período do contrato da tripulação. Tal prática torna casuais todas as tripulações de navio não envolvidas em tarefas de serviço de quarto.
10. Em embarcações de pouca tripulação já faz um tempo que existe a prática de prover equipes costeiras de amarração. A desregulamentação das áreas portuárias tem aumentado a ameaça de que tais equipes sejam utilizadas para realizar fixação de carregamento, assim como carga e descarga. A ITF realiza uma campanha contínua contra a prática de usar qualquer tripulação embarcada para a realização dessas tarefas, o que tem todo o apoio dos sindicatos afiliados de marítimos e portuários.

11. A ITF tem defendido que os marítimos são civis com direito a um ambiente de trabalho seguro e decente e a serem protegidos pelas empresas de navegação e governos contra piratas e atos de terrorismo. A utilização de equipes terceirizadas de segurança tem sido apoiado pelos sindicatos afiliados onde existe ameaça à segurança dos marítimos. Todavia, deve haver suficiente tripulação permanente a bordo para garantir os requisitos normais de segurança, conforme especificado pelo Código Internacional de Navios e Instalações Portuárias (ISPS).

Definições e exigências

12. A definição de marítimo varia ligeiramente entre as convenções e recomendações da OIT, mas geralmente se reflete na definição constante na Convenção 185 da OIT sobre Documentos de Identidade do Marítimo, que diz que “o termo ‘marítimo’ significa qualquer pessoa envolvida em trabalhos de qualquer natureza a bordo de uma embarcação que não seja um navio de guerra, normalmente envolvida em navegação marítima”.

13. A OMI, na Convenção SOLAS, tem um escopo mais amplo, baseado na definição de um passageiro, quando diz que um passageiro é qualquer pessoa que não seja “o mestre e os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou envolvidas em qualquer trabalho a bordo de um navio que seja relativo à natureza daquele navio.”

14. A definição da SOLAS obviamente dá mais oportunidade ao reconhecimento de trabalhadores tanto regulares quanto eventuais e da utilização de equipes de reparos que não são nem passageiros e nem tripulação.

15. O requisito URZ13 da IACS, Reparo e Manutenção em Viagem, diz:, “Nenhum reparo de casco realizado por uma equipe itinerante deve ser feito, a não ser que:

- a. A reunião inicial (com o supervisor) tenha sido realizada e se tenha considerado as condições satisfatórias.
- b. Um último exame satisfatório tenha sido feito.”

16. Por toda a Resolução de Assembleia A955 sobre Princípio para Contratação Segura de Mão de Obra é dito que os requisitos para contratação de pessoal e as medidas de segurança quanto a carga de trabalho devem ser considerados ao determinar uma contratação de mão de obra minimamente segura.

Posição da ITF sobre o uso de equipes de reparos

17. A ITF reconhece a ameaça trazida pelas equipes de reparos para o emprego dos marítimos e:

- a. condena a prática de reduzir a tripulação permanente nas embarcações mediante o uso extensivo de equipes de reparos;
- b. apoia quaisquer emendas às convenções da OIT e da OMI que claramente definam marítimos como quaisquer pessoas empregadas ou envolvidas em qualquer trabalho referente ao navio quando a bordo;
- c. abertamente se opõe ao uso de marítimos para fazer manuseio de carga, um trabalho normal e historicamente desempenhado por portuários;
- d. trabalhará com as sociedades classificadoras e demais para erradicar a prática de fazer reparos ilegais, particularmente quando eles podem pôr em perigo o ambiente e as vidas da tripulação do navio;
- e. reconhecendo a necessidade de que haja mais oportunidades para treinamento em mar, procurará saber onde são requeridos trabalhadores adicionais para os picos de carga de trabalho, a fim de estabelecer ancoradouros de treinamento para a tripulação permanente;
- f. enfaticamente fará lobby na Organização Marítima Internacional para que haja uma revisão holística do certificado mínimo de dotação de mão de obra e para poder expor os estados de bandeira que pratiquem níveis mínimos inseguros;
- g. garantir que todos os trabalhadores a bordo tenham um contrato que satisfaça os índices de pagamento mínimos estabelecidos pela OIT e não mine o contrato da tripulação do navio;
- h. monitorar a carga de trabalho segura das equipes de reparos para determinar como podem afetar a carga de trabalho e os direitos do marítimo no porto e a segurança das embarcações no mar; e
- i. as condições das equipes de reparos não devem ser contrárias à política da OIT sobre a necessidade de um ambiente de trabalho aceitável e condições de trabalho seguras e decentes.

Diretrizes da ITF para equipes de reparos

18. Onde forem usadas equipes de reparos, após consulta aos sindicatos de marítimos pertinentes, e elas desempenhem uma função legítima na

operação de qualquer embarcação, o seguinte deve se aplicar:

- a. o período máximo para a operação de uma equipe itinerante a bordo de uma embarcação é de um mês em um período de 12 meses;
- b. trabalhadores que cuidem de segurança não devem assumir outras funções de marítimos;
- c. as sociedades classificadoras devem ser informadas de qualquer reconhecimento ou trabalho estrutural feito em conformidade com a norma IACS UR Z13;
- d. todas as equipes de reparos devem estar cobertas por contratos que concedam pelo menos níveis de pagamento comparáveis aos da tripulação e condições e proteções mínimas conforme as respectivas convenções e recomendações da OIT; e
- e. a introdução de equipes de reparos não deve ser usada para substituir a tripulação atual e nem elas devem permanecer a ponto de minar os contratos da ITF.

Política da carta dos marítimos

Política sobre filiação sindical e obrigações a marítimos servindo em embarcação BdC

Adotada no 42º congresso da ITF,
Cidade do México,
de 5 a 12 de agosto de 2010



Introdução

1. Sindicatos afiliados à ITF são organizações autônomas, conforme o disposto na constituição da ITF, que adotam as políticas da ITF, incluindo aquelas que se relacionam à campanha da ITF sobre bandeiras de conveniência (BdC).
2. A ITF aprova acordos coletivos que satisfaçam os critérios e procedimentos aprovados pelo Comitê de Práticas Aceitáveis (CPA), conforme estabelecidos pela Política da Cidade do México.
3. Esta política da carta dos marítimos estabelece a prática acordada para sindicatos afiliados à ITF no que diz respeito às obrigações e aos direitos de filiação para os marítimos que sirvam sob contratos aprovados pela ITF para navios de bandeira de conveniência (BdC) que tenham sido assinados por sindicatos afiliados à ITF.

Contribuições e obrigações sindicais

4. O nível e tipo de qualquer tributo cobrado por afiliados à ITF de marítimos empregados sob contratos aprovados pela ITF ou relativo a eles deve se nivelar com o que é concedido a esses marítimos pelo sindicato afiliado.
5. Conforme estabelecido pelo comitê de práticas aceitáveis (CPA), as obrigações mínimas a serem cumpridas pelos afiliados em relação a marítimos empregados sob contratos aprovados pela ITF cobrindo BdCs é conforme a seguir:
 - a. um cartão de filiação apropriado;
 - b. um boletim informativo, diário ou revista sindical;

- c. uma lista de contatos que inclua números de telefone e nomes de representantes sindicais;
- d. assistência com relação a qualquer processo válido que surja do acordo coletivo;
- e. direitos de participação em assuntos da organização (de uma forma que reflita a natureza especial da filiação);
- f. quando possível, visitas de um membro do sindicato à embarcação; e
- g. identificação de responsabilidades específicas de cada afiliado onde houver acordos bilaterais.

Responsabilidades

- 6. Em caso de processo (por valores devidos, lesão ou morte) realizado pelo marítimo regido por um contrato da ITF ou em seu nome, num primeiro momento o afiliado signatário será responsável pelo acompanhamento do processo. O afiliado identificará representantes sindicais responsáveis por assistir aos membros com seus processos conforme seus acordos coletivos aprovados ou aceitos por ela e notificará o secretariado da ITF a respeito de tais pessoas.
- 7. Onde mais de um afiliado compartilhar taxas relativas aos membros, os afiliados se porão de acordo quanto a qual deles se responsabilizará por assessorar aos marítimos empregados pelo acordo, levando em consideração que em todos os casos obrigações sindicais plenas devem ser satisfeitas no que diz respeito a todos os marítimos, independentemente de nacionalidade e domicílio. Uma vez que a divisão de responsabilidades tenha sido acordada, os afiliados a informarão ao secretariado da ITF.
- 8. O afiliado manterá o secretariado da ITF informado sobre o número de processos (incluindo os de cobrança de valores, lesão e morte) que surjam de contratos aprovados pela ITF, os detalhes desses contratos e os termos de acordo desses processos.

TCC e/ou elementos de financiamento da IBF

- 9. Quaisquer elementos de financiamento incorporados a um contrato aprovado pela ITF devem satisfazer os requisitos da ITF, conforme estabelecido na política de financiamento e de auditoria.

O secretariado da ITF e os sindicatos

10. Caso os processos dos marítimos sejam tratados no porto de escala, o afiliado signatário pode prover ajuda aos seus membros no exterior. Em tais casos, o secretariado da ITF continuará a assistir os marítimos a bordo. Onde os membros do sindicato afiliado não estiverem envolvidos, a ITF e o sindicato afiliado cooperarão para prover toda a assistência possível.



Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF)

49-60 Borough Road, Londres SE1 1DR, Reino Unido

Tel: +44 (0)20 7403 2733

Fax: +44 (0)20 7357 7871

www.itfglobal.org