

ITF FISHERIES SECTION

A CONVENÇÃO DA OIT SOBRE O TRABALHO NO SETOR DE PESCA DE 2007:

UM GUIA PARA OS SINDICATOS



ITF

THE INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF) IS A DEMOCRATIC, AFFILIATE-LED GLOBAL FEDERATION OF 670 TRADE UNIONS IN 147 COUNTRIES, REPRESENTING OVER 18 MILLION WORKING MEN AND WOMEN IN ALL TRANSPORT SECTORS. THE ITF PASSIONATELY CAMPAIGNS FOR TRANSPORT WORKERS' RIGHTS, EQUALITY AND JUSTICE.

A pesca comercial pode ser um dos tipos de trabalho mais perigosos e não regulamentados que existem. Agora, uma convenção da OIT busca estabelecer padrões de segurança e condições de trabalho, mas ela precisa ser apoiada e compreendida. Este guia mostra como a convenção pode ajudar os pescadores de todo o mundo e por que é tão importante que mais governos a adotem.

WWW.ITFGLOBAL.ORG

CONTEÚDO

| | |
|---|-----------|
| INTRODUÇÃO | 5 |
| SEÇÃO UM: SOBRE A CONVENÇÃO | 6 |
| Que proteção é concedida aos pescadores? | 8 |
| O que significa 'flexível' neste contexto? | 9 |
| Quem tem direito à cobertura? | 10 |
| Como é que os pescadores artesanais se beneficiam? | 11 |
| Como é afetada a regulamentação laboral existente em matéria de pescas? | 12 |
| O que é que isso significa para os pescadores? | 12 |
| Qual é a idade mínima? | 13 |
| Quais são as normas médicas? | 14 |
| SEÇÃO DOIS: AS CONDIÇÕES DE SERVIÇO | 15 |
| Contratos de trabalho dos pescadores | 16 |
| Remuneração dos pescadores | 17 |
| Horas de repouso e de trabalho | 17 |
| Rol de equipagem | 17 |
| Doença, ferimentos e morte | 18 |
| Repatriamento | 18 |
| Recrutamento | 19 |

CONTEÚDO

| | |
|---|-----------|
| Assistência médica | 20 |
| Segurança, saúde e prevenção de acidentes no trabalho | 21 |
| Previdência social | 22 |
| Alimentação e água | 22 |
| Alojamento | 23 |
| Quais são as responsabilidades do proprietário do navio de pesca? | 28 |
| Implementação | 30 |
| Diretrizes para o PSC | 32 |
| Recomendações da ITF sobre PSC | 32 |
| Estudos de casos | 33 |
| SEÇÃO TRÊS: COMO IMPLEMENTAR A CONVENÇÃO UTILIZANDO O MODELO DE ACORDO COLETIVO ACT DA ITF | 35 |
| SEÇÃO QUATRO: CONCLUSÕES | 38 |
| Glossário | 39 |
| O que é a OIT? | 40 |
| A OIT sobre a convenção | 41 |
| Mais informações | 42 |

INTRODUÇÃO

A Convenção da OIT sobre Trabalho na Pesca, 2007 (nº 188) foi elaborada para garantir que os pescadores de todo o mundo tenham acesso a condições de trabalho e de vida decentes. Juntamente com uma recomendação oficial de acompanhamento, ela foi adotada em junho de 2007, após anos de difíceis negociações.

Essa convenção histórica é aplicável a todos os tipos de pesca comercial e busca fornecer padrões mínimos aceitáveis que os protejam em todos os aspectos de seu trabalho, em uma profissão altamente perigosa e, em sua maioria, não regulamentada.

Os pescadores e as embarcações pesqueiras são excluídos de quase todas as legislações existentes, portanto, essa convenção estabelece uma estrutura básica de obrigações para os empregadores e as obrigações correspondentes para os governos inserirem padrões mínimos na legislação nacional. Esse é um desafio maior para alguns governos do que para outros, dadas as diversas condições em que o setor pesqueiro global opera. Pelo mesmo motivo, é provável que as disposições mais básicas da convenção tenham um impacto maior sobre os pescadores que trabalham em setores menos desenvolvidos da atividade.

A convenção é flexível, de modo que pode ser relevante para todos os tipos de pesca comercial e ser implementada em todo o mundo. Ela também conta com a flexibilidade da implementação gradual de determinadas disposições.

Mas, embora adotada, a C188 só entrou em vigor quando foi ratificada por 10 países membros da OIT (Organização Internacional do Trabalho), oito dos quais deveriam ser litorâneos. Essa meta foi alcançada em novembro de 2017. A ITF acredita que é essencial que mais países a ratifiquem e que os sindicatos têm um papel importante a desempenhar para persuadi-los a fazê-lo.

A ITF gostaria de homenagear os 30 milhões de homens e mulheres que trabalham no setor pesqueiro em todo o mundo e quer ajudá-los a alcançar condições de trabalho decentes por meio da implementação desta convenção. Este guia foi elaborado para ajudar os sindicatos e seus membros a entender a convenção e fazer lobby de forma mais eficaz para sua ratificação; para ajudá-los a usá-la para melhorar as condições e apoiar a negociação coletiva; e também para mostrar como ela pode ser implementada com a ajuda de um modelo de acordo de negociação coletiva da ITF.

SEÇÃO UM:

SOBRE A CONVENÇÃO



SOBRE A CONVENÇÃO

A convenção tem uma estrutura especial de dois níveis. Por um lado, ela tem um padrão para:

- embarcações que tenham 24 metros ou mais de comprimento;
- embarcações que permaneçam no mar por mais de sete dias;
- embarcações que naveguem a uma distância superior a 200 milhas náuticas da costa;
- embarcações que naveguem além da borda externa da plataforma continental; e
- pescadores que trabalhem em tais embarcações.

Por outro lado, ela tem mais flexibilidade para todas as outras embarcações de pesca cobertas pela convenção e para os pescadores que trabalham nessas embarcações. Cabe às autoridades nacionais a adoção de leis, regulamentos ou outras medidas para implementar as disposições da convenção.

Após as consultas, cada país decidirá sobre o tipo de embarcações de pesca, incluindo as de pequena escala, que devem se beneficiar

dos padrões mínimos de trabalho de pesca. Há também disposições para 'implementar progressivamente' algumas disposições da convenção com relação a determinadas categorias de embarcações de pesca.

A convenção é acompanhada de três anexos

- Anexo 1 fornece equivalência na medição, quando a autoridade competente decide usar o comprimento total (length overall, LOA) em vez do comprimento (length, L) como base de medição.
- Anexo 2 contém os detalhes que devem ser incluídos nos contratos de trabalho dos pescadores.
- Anexo 3 lista os requisitos para alojamento de embarcações de pesca, em embarcações de pesca novas, de 24 metros de comprimento ou mais.

Há também uma Recomendação Complementar sobre Trabalho na Pesca (nº 199), que fornece orientação sobre a melhor forma de implementar as disposições da convenção.



QUE PROTEÇÃO É CONCEDIDA AOS PESCADORES?

A convenção aborda as seguintes questões principais, que são consideradas essenciais para garantir o trabalho decente em embarcações de pesca. São elas:

- estabelece as responsabilidades dos proprietários e patrões (skippers) de embarcações de pesca com relação à segurança dos pescadores e das embarcações;
- estabelece uma idade mínima para o trabalho a bordo de embarcações de pesca;
- exige que todos os pescadores se submetam a exames médicos periódicos que atestem a aptidão para o trabalho em embarcações de pesca;
- requer que as embarcações de pesca sejam tripuladas de forma suficiente e eficiente e estejam sob o controle constante de um patrão (skipper) competente;
- garante que os pescadores a bordo tenham períodos de descanso suficientes;
- exige que os navios de pesca tenham um rol de equipagem e que todos os pescadores a bordo tenham um contrato de trabalho assinado;
- dá aos pescadores o direito de serem repatriados quando seus contratos expirarem;
- proíbe que os pescadores paguem para garantir seus empregos ou que sejam colocados em uma lista de excluídos por qualquer motivo;
- exige que todos os serviços privados de recrutamento e colocação e as agências de emprego privadas, caso sejam autorizadas a operar, sejam devidamente regulamentados e controlados;
- trata de como os pescadores são pagos;
- estabelece padrões mínimos detalhados para acomodação e alimentação a bordo;
- estabelece requisitos mínimos de segurança e saúde ocupacional;
- enfatiza a necessidade de cuidados médicos a bordo dos navios de pesca; e
- garante que os pescadores se beneficiem das provisões de previdência social.



O QUE SIGNIFICA “FLEXÍVEL” NESTE CONTEXTO?

Os negociadores da convenção enfrentaram vários desafios ao lidar com um setor que abrange desde os mais sofisticados navios-fábrica de colheita e processamento até barcos de pesca de escala muito menor, incluindo um conjunto diversificado de padrões existentes e fatores geográficos complexos. Embora fosse importante manter os mais altos padrões possíveis e não prejudicar as disposições existentes, também era necessário estabelecer padrões mínimos viáveis onde não havia nenhum.

A busca por uma solução para esse desafio resultou em uma convenção que tem uma abordagem gradual e introduz o conceito de ‘implementação progressiva’. Enquanto um processo de implementação mais rígido poderia ter impedido a ratificação por importantes países em desenvolvimento com um grande número de pescadores, a abordagem “progressiva” permite que os governos ratifiquem a convenção com base no compromisso de trabalhar em prol de todas as suas disposições, e que esse pode ser um processo gradual. Isso só pode ser feito se os representantes dos pescadores e dos proprietários de embarcações de pesca forem devidamente consultados.

Diversos artigos da convenção são identificados como aqueles que podem estar sujeitos à ‘implementação progressiva’ devido a problemas especiais de natureza substancial que se devem a uma infraestrutura insuficientemente desenvolvida. Esses artigos estão relacionados:

- à necessidade de um atestado médico válido para trabalhar a bordo;
- à obrigação de levar um rol de equipagem que também deve ser fornecida às pessoas reconhecidas em terra;
- à responsabilidade do proprietário de garantir que cada pescador tenha um contrato de trabalho;
- à exigência de realizar uma avaliação de risco a bordo; e
- à obrigação do Estado-membro de fornecer proteção em caso de doença, lesão ou morte relacionada ao trabalho.

Entretanto, a ‘implementação progressiva’ não é aplicável a embarcações que:

- tenham 24 metros de comprimento ou mais; ou
- permaneçam no mar por mais de sete dias; ou
- realizem pesca em águas distantes.

A convenção também introduz um elemento de flexibilidade na ratificação por meio da noção de ‘equivalência substancial’. Isso significa que qualquer estado-membro pode optar por implementar os direitos e princípios de uma disposição de maneira diferente da estabelecida na convenção, desde que atinja os objetivos gerais e a finalidade da disposição em questão. O uso da “equivalência substancial” é limitado a disposições relativas a horas de descanso e acomodação a bordo de embarcações de pesca.

QUEM TEM DIREITO À COBERTURA?

De acordo com a convenção, a definição de pescador inclui todos aqueles empregados ou engajados em qualquer capacidade no exercício de uma função a bordo de uma embarcação de pesca. Isso inclui pessoas a bordo que são pagas em salários ou com base em uma parte da captura, bem como aqueles que são autônomos.

Não são apenas os pescadores (no sentido tradicional da palavra), mas também os trabalhadores do processamento de peixes a bordo de embarcações pesqueiras que se enquadram no escopo da convenção.

A convenção pode excluir total ou parcialmente, após consulta, as operações de pesca em águas interiores e certas

categorias limitadas de pescadores ou embarcações de pesca envolvidas na pesca marinha, dependendo, entre outras coisas, do comprimento das embarcações, da duração da viagem de pesca, da área de operação e do tipo de operação de pesca. Entretanto, mesmo que as embarcações tenham menos de 24 metros de comprimento, essas exclusões não podem se estender a embarcações que permaneçam no mar por mais de sete dias e que naveguem além de 200 milhas náuticas da costa ou além da borda externa da plataforma continental.

A idade mínima para trabalhar a bordo de uma embarcação de pesca é de dezesseis anos (16).



COMO É QUE OS PEQUENOS PESCADORES SE BENEFICIAM?

A convenção não faz referência específica a pescadores ou embarcações de pesca de grande ou pequena escala. Ela abrange todas as operações de pesca, independentemente do nível de tecnologia utilizado ou do tamanho da embarcação de pesca, exceto as operações de pesca em pequena escala para fins de subsistência. Para fins de esclarecimento, 'pesca de subsistência' significa que os pescadores pescam para alimentar suas famílias e não para vender a captura. Estima-

se que mais de 90% de todos os pescadores trabalhem em embarcações com menos de 24 metros de comprimento.

A convenção é muito flexível porque precisa levar em conta a ampla gama de situações em que os pescadores trabalham. Por exemplo, algumas disposições da convenção se aplicam somente a embarcações com mais de 24 metros de comprimento ou àquelas que permanecem no mar por três dias ou mais.



COMO É AFETADA A REGULAMENTAÇÃO LABORAL EXISTENTE EM MATÉRIA DE PESCAS?

A convenção não afeta nenhuma lei, garantia, costume ou acordo existente entre proprietários de embarcações de pesca e pescadores que ofereçam condições mais favoráveis do que as estabelecidas na convenção. Em vez disso, ela se destina a elevar os padrões em partes menos regulamentadas do mundo e visa estabelecer uma “igualdade de condições” de requisitos mínimos para garantir condições de trabalho e de vida decentes em todo o setor.

O QUE É QUE ISSO SIGNIFICA PARA OS PESCADORES?

A convenção tem como objetivo abordar todos os aspectos importantes e essenciais do trabalho e da vida a bordo de uma embarcação de pesca e estabelecer um conjunto de padrões mínimos globais que serão gerenciados pelas autoridades competentes ao adotar a legislação nacional para implementar seus requisitos.

QUAL É A IDADE MÍNIMA?

A idade mínima acordada para trabalhar a bordo de um barco de pesca é 16 anos. No entanto, cabe à autoridade competente autorizar um pescador a trabalhar em uma embarcação de pesca se ele tiver entre 15 e 16 anos de idade, não estiver mais sujeito à escolaridade obrigatória e estiver envolvido em treinamento profissionalizante em pesca.

Os pescadores com menos de 18 anos de idade estão proibidos de trabalhar à noite (noite é definida como um período de pelo

menos nove horas, começando no máximo à meia-noite e terminando no máximo às 05:00). A autoridade competente só poderá abrir exceções a essas restrições rigorosas de trabalho noturno quando os pescadores precisarem realizar um treinamento específico.

Os pescadores com menos de 18 anos de idade não têm permissão para realizar tarefas que possam colocar em risco sua saúde, segurança ou moral (health, safety or morals).



QUAIS SÃO AS NORMAS MÉDICAS?

Os pescadores não podem trabalhar a bordo de um navio, a menos que tenham sido atestados como clinicamente aptos para suas funções.

Os pescadores podem receber isenção da necessidade de ter um certificado, salvo se trabalharem em uma embarcação de pesca de 24 metros de comprimento ou mais e se permanecerem no mar por mais de três dias.

Todos os atestados médicos devem ser emitidos por um médico qualificado ou, no caso de um atestado de visão, por um oftalmologista reconhecido (recognised eye care practitioner).

O atestado médico deve declarar, no mínimo, que:

- a audição e a visão do pescador são satisfatórias para suas tarefas no navio; e
- que ele não sofre de nenhuma condição médica que possa ser agravada pelo trabalho no mar, que possa torná-lo incapaz para o serviço ou que coloque em risco a segurança ou a saúde de qualquer outra pessoa a bordo.

O atestado médico é válido por dois anos. Para pescadores com menos de 18 anos de idade, ele só será válido por, no máximo, um ano.

Se o certificado expirar enquanto no mar, permanecerá em vigor até o fim da viagem.



SEÇÃO DOIS:

AS CONDIÇÕES DE SERVIÇO



CONTRATOS DE TRABALHO DOS PESCADORES

- O pescador deve receber e manter um contrato de trabalho original assinado, cuja cópia também deve estar disponível para acesso a bordo.
- O contrato do pescador deve ser assinado por si e por seu empregador.
- O pescador tem o direito de buscar orientação sobre os termos da assinatura de seu contrato.

Esses termos não se aplicam a um proprietário de embarcação de pesca que também esteja operando a embarcação sozinho.

Os seguintes dados devem ser incluídos no contrato de trabalho do pescador, a menos que já estejam regulamentados de outra forma pela legislação nacional ou por um contrato de negociação coletiva aplicável:

- nome completo, data de nascimento/idade e local de nascimento;
- quando (data) e onde (local) o contrato foi assinado;
- nome da embarcação e número de registro;
- nome do empregador, proprietário do navio de pesca ou outro representante autorizado que seja parte do contrato;

- viagem a ser realizada;
- função a bordo;
- quando (data) e onde (local) o pescador deve se apresentar a bordo;
- provisões a serem fornecidas ao pescador;
- o valor dos salários e/ou da parte de captura e como eles são calculados, incluindo qualquer salário mínimo acordado;
- duração do contrato e condições para sua rescisão;
- cobertura médica durante o serviço;
- férias anuais remuneradas;
- cobertura de previdência social;
- repatriação;
- períodos mínimos de descanso;
- referência ao contrato de negociação coletiva, quando aplicável;
- quaisquer outros detalhes exigidos pela legislação nacional.

Nota: os requisitos do contrato de trabalho também se aplicam aos pescadores autônomos, exceto aqueles que pescam sozinhos em suas próprias embarcações.

REMUNERAÇÃO DOS PESCADORES

- Os salários devem ser pagos mensalmente ou regularmente.
- Os proprietários de embarcações de pesca devem garantir que os pescadores possam enviar a totalidade ou parte de seus ganhos para casa, sem nenhum custo para os pescadores.

HORAS DE REPOUSO E DE TRABALHO

Cada pescador deve ter períodos regulares de descanso com duração suficiente para garantir a segurança e a saúde.

Requisito adicional para embarcações de 24 metros de comprimento ou mais.

- Um nível mínimo de tripulação para uma navegação segura deve ser estabelecido pela autoridade competente, especificando o número e as qualificações exigidas dos pescadores.

Requisitos adicionais para qualquer embarcação de pesca que permaneça no mar por mais de três dias.

- As horas mínimas de descanso não devem ser inferiores a 10 horas em um período de 24 horas e/ou 77 horas em um período de sete dias; no entanto, a autoridade competente pode permitir exceções temporárias a esses limites.

Em caso de emergência em que a segurança da embarcação e da tripulação esteja em perigo, ou para prestar assistência a outras embarcações ou pessoas em perigo no mar, o capitão pode suspender o cronograma de horas de descanso e exigir que o pescador cumpra as horas de trabalho necessárias até que a situação normal seja restabelecida.

ROL DE EQUIPAGEM

Todo navio de pesca deve ter um rol de equipagem, cuja cópia deve ser fornecida às autoridades em terra antes da partida do navio ou comunicada em terra imediatamente após a partida do navio.

DOENÇA, FERIMENTOS E MORTE

Em caso de lesão causada por um acidente ou doença ocupacional, o pescador tem direito a acesso a:

- cuidados médicos adequados; e
- indenização de acordo com as leis e regulamentações nacionais.

A proteção oferecida varia de país para país, dependendo das leis, regulamentações ou práticas nacionais, e pode ser garantida por meio de um sistema de responsabilidade dos proprietários de embarcações pesqueiras ou seguro obrigatório, indenização dos trabalhadores ou outros mecanismos.



REPATRIAMENTO

Os pescadores têm direito à repatriação à custa do proprietário:

- após a expiração de seu contrato de trabalho;
- após a rescisão de seu contrato de trabalho por razões justificadas por eles ou pelo proprietário do navio de pesca;

- se não puderem mais desempenhar as funções exigidas em seu contrato de trabalho; ou
- se não for possível esperar que eles cumpram suas obrigações em circunstâncias específicas.

No entanto, o proprietário da embarcação não é obrigado a cobrir o custo de repatriação se for constatado que os pescadores estão em falta grave com suas obrigações do contrato de trabalho.

RECRUTAMENTO

A convenção estabelece os requisitos mínimos que se aplicam às agências públicas e privadas de recrutamento e colocação (tripulação) e às agências privadas de emprego, quando existentes. As agências de recrutamento de tripulação são frequentemente usadas em países fornecedores de mão de obra para enviar pescadores para trabalhar a bordo de embarcações de pesca de bandeira estrangeira no exterior, enquanto as agências de emprego privadas são ocasionalmente usadas em alguns países para procurar emprego ou enviar pescadores para trabalhar a bordo de diferentes embarcações de pesca. É preciso deixar claro que as agências de emprego privadas só podem operar se o país tiver ratificado a convenção relevante da OIT.

O proprietário da embarcação de pesca é o responsável final caso uma agência privada não cumpra suas obrigações com um pescador, conforme estabelecido na convenção (por exemplo, pagar os pescadores, repatriá-los, fornecer atendimento médico), e os pescadores envolvidos não devem ser impedidos de reivindicar uma garantia contra a embarcação.

Se houver um serviço público de recrutamento e colocação de pescadores, ele deverá:

- fazer parte de um serviço público de emprego para todos os trabalhadores e empregadores; e
- ser gratuito.

Qualquer agência privada de tripulação deve ser regulamentada pelas autoridades competentes de seu país, após consulta às organizações representativas dos pescadores e dos proprietários de embarcações de pesca.

Leis, regulamentos ou outras medidas devem estar em vigor para:

- evitar a inclusão de pescadores em listas de excluídos;
- garantir que os pescadores não sejam, em nenhuma circunstância, solicitados a pagar para garantir um emprego ou trabalho, direta ou indiretamente, no todo ou em parte; e
- estabelecer condições para a operação, suspensão ou retirada da licença ou do certificado de agências privadas.



ASSISTÊNCIA MÉDICA

Após considerar o número de pescadores a bordo, o local de operação e a duração da viagem, a embarcação deve:

- ter equipamentos médicos e suprimentos médicos adequados;
- ter pelo menos um pescador a bordo que seja qualificado ou treinado em primeiros socorros e administração de cuidados médicos e que saiba como usar os equipamentos e suprimentos médicos; e
- estar equipada para comunicação com serviços em terra que possam fornecer orientação médica adequada.

Todos os equipamentos e suprimentos médicos transportados devem ser acompanhados de instruções em idioma e formato compreendidos pelos pescadores a bordo.

Os pescadores também têm o direito de receber tratamento médico em terra e de serem levados a terra em tempo hábil para tratamento em caso de ferimentos ou doenças graves.

Requisitos adicionais para embarcações de pesca com 24 metros de comprimento ou mais

- O equipamento médico e os suprimentos médicos a bordo devem ser determinados pela autoridade competente e devem ser mantidos e inspecionados adequadamente.
- Os navios de pesca devem ter um guia médico aprovado pela autoridade competente ou a última edição do Guia Médico Internacional para Navios.
- As embarcações de pesca devem ter acesso a um sistema de aconselhamento médico para embarcações no mar via rádio ou comunicação via satélite, incluindo aconselhamento especializado, que deve estar disponível o tempo todo.
- Os navios de pesca devem ter a bordo uma lista de estações de rádio ou satélite por meio das quais se possa obter orientação médica.

O atendimento médico deve ser fornecido a bordo ou durante o desembarque em um porto estrangeiro a todos os pescadores a bordo e sem custo pessoal.



SEGURANÇA, SAÚDE E PREVENÇÃO DE ACIDENTES NO TRABALHO

A avaliação de risco relevante deve ser conduzida com a participação dos pescadores e/ou de seus representantes.

Devem ser implementadas medidas para evitar riscos relacionados ao trabalho e prevenir acidentes e doenças ocupacionais a bordo das embarcações de pesca.

Os pescadores devem ser treinados no manuseio de equipamentos de pesca semelhantes aos que deverão usar e receber informações sobre as operações de pesca nas quais estarão envolvidos.

Eles também devem estar cientes do seguinte:

- será dada atenção especial à segurança e à saúde dos pescadores com menos de 18 anos de idade;
- os acidentes a bordo devem ser relatados e investigados pelo Estado de bandeira; e
- serão estabelecidos comitês conjuntos de segurança e saúde ocupacional.

Requisitos adicionais para embarcações de pesca com 24 metros de comprimento e que permanecem regularmente no mar por mais de três dias

- Os proprietários de embarcações de pesca devem estabelecer procedimentos a bordo para a prevenção de acidentes, lesões e doenças ocupacionais.
- Os proprietários de embarcações de pesca, os capitães e os pescadores devem receber orientação sobre como avaliar e gerenciar os riscos à segurança e à saúde dos pescadores a bordo de uma embarcação de pesca.
- Os proprietários de embarcações de pesca devem garantir que:
 01. os pescadores recebam roupas e equipamentos de proteção individual adequados para realizar suas tarefas a bordo;
 02. todos os pescadores a bordo tenham recebido treinamento básico de segurança; e que
 03. todos os pescadores estejam suficientemente familiarizados com o equipamento a bordo e sua operação, incluindo medidas de segurança relevantes.

PREVIDÊNCIA SOCIAL

Os pescadores e seus dependentes têm o direito de se beneficiar da proteção da previdência social em condições não menos favoráveis do que aquelas aplicáveis a outros trabalhadores de outros setores, incluindo pessoas empregadas e autônomas. Em geral, isso deve ser feito no país de sua residência.

Os Estados-membros devem oferecer aos pescadores proteção de acordo com as leis, regulamentos ou práticas nacionais para doenças, lesões ou mortes relacionadas ao trabalho.

Em caso de lesão resultante de um acidente ou doença ocupacional, os pescadores deverão ter acesso a:

- atendimento médico adequado; e
- indenização de acordo com as leis e regulamentações nacionais.

A proteção pode ser garantida por meio de:

- um sistema de responsabilidade dos proprietários de embarcações de pesca; ou
- seguro obrigatório, indenização dos trabalhadores ou outro programa.

Na ausência de disposições nacionais para os pescadores, os Estados de bandeira devem adotar leis ou regulamentos para garantir que os proprietários de embarcações de pesca sejam responsáveis por cobrir as despesas médicas durante o tratamento médico em um país estrangeiro, até que o pescador seja repatriado.

ALIMENTAÇÃO E ÁGUA

Para muitos pescadores, a embarcação não é apenas o local de trabalho, mas também o local de moradia, não apenas enquanto estão no mar, mas às vezes também no porto.

Dessa forma, a água transportada e os alimentos servidos a bordo devem ter valor nutricional, qualidade e quantidade

suficientes para alimentar todos os membros da tripulação. O fornecimento de alimentos e água potável agora é de responsabilidade do proprietário do barco de pesca, sem custo pessoal para o pescador. No entanto, se for pago, será possível recuperar o custo como despesas operacionais em uma base compartilhada e se o ACT assim determinar.

ALOJAMENTO

O fornecimento de acomodações decentes e equipamentos de proteção individual também é responsabilidade do proprietário do barco de pesca. Além das cláusulas da convenção, há um anexo específico (Anexo 3) que trata do alojamento de embarcações pesqueiras em embarcações novas ou que tenham passado por uma grande reforma.

A convenção reconhece que o que é apropriado para embarcações de grande porte ou que permanecem no mar por longos períodos de tempo pode não ser relevante para embarcações menores ou que permanecem no mar por períodos muito curtos. Portanto, a convenção é flexível; ela estabelece dimensões para áreas como quartos de dormir para embarcações grandes, mas é menos específica para embarcações pequenas. Os requisitos para dimensões específicas dos quartos se aplicam a embarcações recém-construídas, mas excluem embarcações que já estejam em serviço no momento da ratificação.

Há um espaço substancial na convenção para que os representantes dos pescadores pressionem pelos melhores padrões possíveis em suas regiões ao serem consultados sobre as acomodações de novas embarcações.

PROJETO E CONSTRUÇÃO DE ALOJAMENTOS

É direito de todo pescador ter uma acomodação decente a bordo, que obedeça a rigorosos padrões mínimos, que incluam:

- o tamanho dos quartos de dormir e outros espaços de acomodação;
- o número de pescadores por quarto;
- os padrões e as instalações sanitárias mínimos;
- instalações para pescadores doentes ou feridos;
- espaço livre;
- aquecimento e ventilação;
- ruído, vibração e outros fatores ambientais;
- iluminação; e
- isolamento térmico (insulation).

No caso de navios em que seja necessário levar em conta, sem discriminação, os diferentes interesses religiosos e as práticas sociais distintas dos pescadores a bordo, a autoridade competente poderá, após consulta aos proprietários dos navios de pesca e às organizações de pescadores em questão, permitir variações nos espaços e nas condições de vida, aplicadas de forma justa, com relação às normas da convenção.

EQUIVALÊNCIAS DE TONELAGEM BRUTA

Como as autoridades competentes usam critérios de tonelagem bruta ou de comprimento ao estabelecer a legislação para diferentes embarcações de pesca, o Anexo 1 da convenção estabelece as seguintes equivalências entre tonelagem bruta, comprimento e comprimento total:

| Tonelagem bruta | Comprimento | Comprimento total |
|-----------------|-------------|-------------------|
| 75 GT | 15 | 16.5 |
| 300 | 24 | 26.5 |
| 950 | 45 | 50 |

TABELA DE ACOMODAÇÃO

Esta tabela resume os requisitos de acomodação para novas embarcações de pesca, conforme explicado no Anexo 3 da convenção:

| Projeto e construção | Requisitos para todas as embarcações | Requisitos adicionais para embarcações de 24 metros ou mais |
|---|---|--|
| Espaço livre (Headroom) | Espaço livre adequado em todos os espaços de alojamento. | Não pode ser inferior a 200 centímetros. Pode ser reduzido para não menos que 190 centímetros. |
| Aberturas para e entre espaços de alojamento | Não há aberturas diretas para os quartos de dormir a partir de salas de processamento de peixes e/ou espaços de maquinário. | Não há aberturas diretas, exceto para saídas de emergência, para os quartos de dormir a partir de salas de processamento de peixes, espaços de máquinas ou cozinhas, depósitos, salas de secagem ou áreas sanitárias comuns. |
| Isolamento térmico (Insulation) | Os espaços de alojamento devem ser adequadamente isolados termicamente (insulated). | |
| Outros | Saídas de emergência devem ser fornecidas conforme necessário. | |
| Ruído e vibração | Medidas para limitar o excesso de ruído e vibração. | Padrões de ruído e vibração nos espaços de alojamento para garantir a proteção adequada dos pescadores contra os efeitos de tais ruídos e vibrações. |
| Ventilação | Espaços de alojamento bem ventilados, levando em conta as condições climáticas. | Sistema de ventilação do alojamento para manter o ar em uma condição satisfatória em todas as condições meteorológicas e climáticas. |

| Projeto e construção | Requisitos para todas as embarcações | Requisitos adicionais para embarcações de 24 metros ou mais |
|--------------------------------------|---|---|
| Aquecimento e ar condicionado | Espaços de alojamento com aquecimento adequado, levando em conta as condições climáticas. | Aquecimento adequado por meio de um sistema de aquecimento apropriado, exceto em embarcações de pesca que operam exclusivamente em climas tropicais. Ar condicionado nos espaços de alojamento, na passadiço e em qualquer sala de controle de máquinas centralizada. Exceção para embarcações que pescam em condições climáticas que não o exijam. |
| Iluminação | Todos os espaços de alojamento devem ter iluminação adequada, uma luz de leitura para cada beliche e iluminação de emergência nos quartos de dormir. | A iluminação nos espaços de alojamento deve atender aos padrões adotados estabelecidos pelo Estado de bandeira. |
| Alojamento | Devem estar localizados de modo a minimizar os efeitos de movimento e aceleração, mas não devem, em hipótese alguma, estar localizados à frente da antepara de colisão. | |
| Área do piso | Espaço e conforto adequados para os pescadores a bordo. | Para embarcações com menos de 45 metros de comprimento , não menos que 1,5 metro quadrado por pessoa; pode ser reduzido para 1,0 metro quadrado. Para embarcações de 45 metros de comprimento ou mais , não menos que 2 metros quadrados por pessoa; pode ser reduzido para 1,5 metro quadrado. |
| Pessoas por alojamento | O número de pessoas autorizadas a ocupar cada quarto de dormir não deve ser superior a seis. Quarto(s) de dormir separado(s) para oficiais, sempre que possível. | Não mais do que quatro pessoas em um alojamento, mas exceções são possíveis quando não for razoável ou impraticável. Quartos de dormir para oficiais, para uma pessoa, sempre que possível e, em nenhum caso, mais de dois beliches. |
| Outros | Devem ser fornecidos beliches individuais de dimensões adequadas. As acomodações para dormir devem estar situadas ou equipadas, conforme possível, de modo a proporcionar níveis adequados de privacidade para homens e mulheres. | As dimensões internas mínimas dos beliches não devem ser inferiores a 198 por 80 centímetros. Pode ser reduzido para 190 por 70 centímetros. Escrivinha com uma cadeira. |

| Projeto e construção | Requisitos para todas as embarcações | Requisitos adicionais para embarcações de 24 metros ou mais |
|---|--|---|
| Refeitórios (Mess rooms) | Providenciadas para todas as pessoas a bordo, conforme apropriado para o serviço da embarcação, e devem permitir privacidade razoável. Água doce fria e quente para todos os pescadores e outras pessoas a bordo em quantidades suficientes. | Pelo menos uma banheira ou chuveiro, um vaso sanitário e um lavatório para cada quatro pessoas ou menos. Esse número pode ser reduzido para uma banheira ou chuveiro e um lavatório para cada seis pessoas ou menos e, pelo menos, um vaso sanitário para cada oito pessoas ou menos. |
| Instalações sanitárias – banheiras ou chuveiros, vasos sanitários e lavatórios | Providenciadas para todas as pessoas a bordo, conforme apropriado para o serviço da embarcação, e devem permitir privacidade razoável. Água doce fria e quente para todos os pescadores e outras pessoas a bordo em quantidades suficientes. | Pelo menos uma banheira ou chuveiro, um vaso sanitário e um lavatório para cada quatro pessoas ou menos. Esse número pode ser reduzido para uma banheira ou chuveiro e um lavatório para cada seis pessoas ou menos e, pelo menos, um vaso sanitário para cada oito pessoas ou menos. |
| Lavanderia | Devem ser fornecidas comodidades para lavar e secar roupas. | Instalações adequadas para lavar, secar e passar roupas. Para embarcações de 45 metros de comprimento ou mais, instalações adequadas para lavanderia em um compartimento separado. |
| Instalações para pescadores doentes ou feridos | Sempre que necessário, uma cabine deve ser disponibilizada para um pescador que esteja doente ou machucado. | Para embarcações de 45 metros de comprimento ou mais, uma enfermaria separada e devidamente equipada. |
| Outras instalações | Um local para pendurar equipamentos contra intempéries e outros equipamentos de proteção individual fora dos quartos de dormir. | |
| Roupa de cama, utensílios de cozinha e provisões diversas | Utensílios de alimentação adequados, lençóis e outras roupas de cama para todos os pescadores a bordo. O custo da roupa de cama pode ser recuperado como custo operacional. | |
| Instalações recreativas | Instalações e serviços recreativos adequados para todos os pescadores a bordo; os refeitórios podem ser usados para atividades recreativas. | |
| Recursos de comunicação | Acesso razoável a instalações de comunicação para todos os pescadores, na medida do possível, a um custo justo e razoável. | |

| Projeto e construção | Requisitos para todas as embarcações | Requisitos adicionais para embarcações de 24 metros ou mais |
|--|--|--|
| Cozinha(galley) e instalações para armazenamento de alimentos | Equipamento de cozinha instalado, quando possível, em uma cozinha separada. A cozinha ou a área de cozimento deve ter tamanho adequado, ser bem iluminada e ventilada, e estar devidamente equipada e conservada. Um local adequado para provisões de capacidade adequada, refrigeradores ou outro equipamento de armazenamento de baixa temperatura, sempre que possível. | Cozinha (galley) separada. Deve-se usar um depósito de provisões, um refrigerador e outro equipamento de armazenamento de baixa temperatura. |
| Alimentos e água potável | Suficiente, levando em conta o número de pescadores, a duração e a natureza da viagem. Valor nutricional, qualidade, quantidade e variedade adequados, levando em conta as exigências religiosas e as práticas culturais dos pescadores. | |
| Condições de limpeza e habitabilidade | As acomodações devem ser mantidas em condições limpas e habitáveis. A cozinha e as instalações de armazenamento de alimentos devem ser mantidas em condições higiênicas. Os resíduos devem ser mantidos em contêineres fechados e bem vedados. | |
| Inspeções pelo patrão (skipper) ou sob a autoridade do patrão | Inspeções frequentes para garantir que: (a) as acomodações estejam limpas, habitáveis, seguras e bem conservadas; (b) os suprimentos de alimentos e água sejam suficientes; e (c) os espaços e equipamentos da cozinha e de armazenamento de alimentos sejam higiênicos e estejam em bom estado de conservação. Os resultados e as medidas tomadas devem ser registrados e disponibilizados. | |



QUAIS SÃO AS RESPONSABILIDADES DO PROPRIETÁRIO DO NAVIO DE PESCA?

A convenção fornece uma estrutura básica de obrigações por parte do proprietário do navio de pesca. Alguns aspectos da vida a bordo são de responsabilidade exclusiva do proprietário; alguns são de responsabilidade conjunta do proprietário da embarcação e do estado de bandeira e/ou de vários órgãos internacionais; e alguns são condicionados apenas ao envolvimento de outras partes. É responsabilidade do Estado-membro adotar leis, regulamentos e outras medidas que exijam que os proprietários de embarcações pesqueiras que arvoram sua bandeira garantam o cumprimento dessas obrigações.

ASSISTÊNCIA MÉDICA: os proprietários de embarcações pesqueiras devem cobrir as despesas médicas dos pescadores, incluindo assistência material e apoio relacionados, durante o tratamento médico em um país estrangeiro, até que o pescador seja repatriado, a menos que o pescador tenha sido considerado em falta grave em relação ao seu contrato de trabalho.

TRIPULAÇÃO: os proprietários devem garantir que o capitão seja competente e tenha todos os recursos necessários para garantir que a embarcação cumpra as obrigações da convenção. Além disso, a embarcação deve ter uma tripulação completa e segura para garantir a segurança da navegação e da operação.

CONTRATOS DE TRABALHO: os proprietários devem garantir que cada pescador a bordo tenha um contrato de trabalho atualizado que tenha sido assinado pelo pescador e pelo proprietário do navio de pesca ou por um representante autorizado.

ALIMENTAÇÃO E ALOJAMENTO: os proprietários devem fornecer alimentação e água aos pescadores a bordo, sem custo adicional. Os padrões mínimos de acomodação também devem ser mantidos, conforme estabelecido no Anexo 3.

SAÚDE E SEGURANÇA: os proprietários devem garantir que, dependendo do tamanho da embarcação, medidas ou procedimentos a bordo estejam em vigor para evitar acidentes de trabalho, lesões e doenças. Além disso, cada pescador deve receber o treinamento básico de segurança necessário para a navegação e operação seguras da embarcação e deve estar familiarizado com os equipamentos a bordo. Além disso, é responsabilidade do proprietário da embarcação de pesca fornecer qualquer roupa ou equipamento de proteção pessoal exigido pelos pescadores a bordo.

RESPONSABILIDADE CONJUNTA: trabalhando com os órgãos internacionais competentes e com a contribuição dos pescadores, é responsabilidade do proprietário analisar continuamente o problema da vibração a bordo com o objetivo final de proteger os pescadores dos efeitos adversos da vibração.

RESPONSABILIDADES A BORDO

O proprietário do barco de pesca tem a responsabilidade geral de garantir que o patrão (skipper) tenha os recursos e as instalações necessárias para cumprir as obrigações da convenção.

O patrão (skipper) é responsável pela segurança dos pescadores a bordo e pela operação segura da embarcação.

Os pescadores deverão cumprir as ordens legais do capitão e as medidas de segurança e saúde aplicáveis.



IMPLEMENTAÇÃO

DOCUMENTO DE CONFORMIDADE

Todos os navios de pesca que permaneçam no mar por mais de três dias e que:

01. tenham 24 metros de comprimento ou mais; ou
02. normalmente naveguem a uma distância superior a 200 milhas náuticas da costa do estado de bandeira, devem portar um documento válido de conformidade com as disposições da convenção relativas às condições de vida e trabalho, válido por um período não superior a cinco anos.

Para garantir a implementação eficaz de suas disposições, a convenção prevê e exige tanto o controle do Estado de bandeira quanto o controle do Estado do porto.

CONTROLE DO ESTADO DE BANDEIRA (FLAG STATE CONTROL)

A convenção estabelece uma exigência para que os estados de bandeira estabeleçam um sistema para a aplicação da conformidade sobre as embarcações que hasteiam sua bandeira. Em termos práticos, isso significa que será necessário um número de inspetores qualificados para verificar as condições de vida e de trabalho e emitir certificados para determinadas embarcações. Além disso, os estados do porto podem investigar reclamações e informar o estado de bandeira. Qualquer pessoa que tenha interesse no bem-estar dos pescadores pode fazer uma reclamação. Em resumo, o sistema de fiscalização exige:

- inspeções;
- relatórios;
- monitoramento;
- procedimentos de reclamações; e
- penalidades e medidas corretivas adequadas.



CONTROLE DO ESTADO DO PORTO (PORT STATE CONTROL (PSC))

A outra forma de aplicar os requisitos da convenção é por meio de um possível controle do estado do porto (PSC) em portos estrangeiros. A convenção permite que os países que a ratificaram apliquem suas exigências aos navios de pesca estrangeiros que entram em seus portos.

Em geral, espera-se que os oficiais do PSC verifiquem os documentos relevantes.

A inspeção de embarcações pesqueiras estrangeiras com relação às condições dos pescadores pode, dependendo da legislação nacional, ser realizada sempre que:

- for obtida evidência, por exemplo, durante uma inspeção de rotina, de que tais embarcações não estão em conformidade com os requisitos da convenção; ou
- for recebida uma reclamação de que tais embarcações não estão em conformidade com os requisitos da convenção.

Se um estado do porto, em cujo porto um navio de pesca faz escala no curso normal de seus negócios ou por motivos operacionais, receber uma reclamação ou obtiver provas de que o navio não está em conformidade com os requisitos desta convenção, ele poderá tomar as medidas necessárias para retificar quaisquer condições a bordo que sejam claramente perigosas para a segurança ou a saúde. Os navios não devem ser detidos ou atrasados injustificadamente.

A reclamação pode ser apresentada por um pescador, um órgão profissional, uma associação, um sindicato ou qualquer pessoa com interesse na segurança da embarcação, incluindo um interesse na segurança ou nos riscos à saúde dos pescadores a bordo. Isso não se aplica a reclamações que sejam consideradas manifestamente infundadas.

Além disso, cada país que ratificou a convenção deve garantir que os navios de pesca que arvoram a bandeira de qualquer estado que ainda não tenha ratificado essa convenção não recebam tratamento mais favorável do que os navios de pesca que hasteiam a bandeira de qualquer país que já a tenha ratificado.



DIRETRIZES PARA O PSC

Além da convenção, a OIT adotou as Diretrizes de Controle do Estado do Porto para a Implementação da Convenção sobre Trabalho na Pesca, 2007 (Nº 188), em fevereiro de 2010.

Essas diretrizes foram desenvolvidas com o objetivo de:

- auxiliar as administrações do estado do porto a implementar efetivamente suas responsabilidades nos termos da convenção; e
- promover a harmonização na implementação de suas disposições relativas às responsabilidades do estado do porto.

As diretrizes destinam-se a fornecer informações práticas suplementares e orientações para as administrações do estado do porto que podem ser adaptadas para refletir as práticas e políticas nacionais e outros acordos internacionais aplicáveis em vigor que regem as inspeções de controle do estado do porto de embarcações de pesca.

As diretrizes devem ser consideradas complementares às medidas nacionais tomadas pelas administrações dos estados de bandeira em seus países e no exterior. Elas se destinam a fornecer assistência às administrações do Estado do porto para garantir a conformidade com a convenção.

RECOMENDAÇÕES DO ITF SOBRE PSC (CONTROLE DO ESTADO DO PORTO)

A ITF apoia fortemente a implementação de um controle eficaz do estado do porto e acredita que:

- O PSC efetivo dos navios de pesca com relação às condições de trabalho e de vida dos pescadores seria benéfico e melhoraria a situação geral do setor;
- devem ser desenvolvidos contratos nacionais e/ou regionais de controle uniforme do estado do porto sobre as condições de trabalho e de vida dos pescadores a bordo dos navios de pesca;
- devem ser tomadas medidas para identificar como o PSC pode ser implementado de forma mais adequada;
- há necessidade de treinamento sobre os padrões da convenção para os oficiais de controle portuário;
- as administrações nacionais devem cooperar com a OIT para criar cursos de treinamento específicos; e
- a ratificação e a implementação efetiva da Convenção sobre Trabalho na Pesca da OIT, 2007, em todo o mundo devem ser promovidas, inclusive por meio da introdução de um PSC efetivo.

ESTUDOS DE CASOS

A ITF e seus inspetores em todo o mundo frequentemente recebem reclamações de pescadores. Aqui estão apenas alguns exemplos:

CASO 1

Um pescador assinou um contrato de três anos com uma agência de recrutamento. Seu salário mensal era de US\$ 240, mas o contrato não especificava quando ou como dividir o bônus. Durante o tempo em que esteve a bordo, ele sofreu ferimentos, mas como temia perder o bônus, recusou-se a ser dispensado. Ele afirmou que o abuso físico era comum na embarcação. Após 22 meses e 20 dias, o pescador não aguentou mais os abusos e pediu para rescindir seu contrato. O proprietário se recusou a pagar os salários dos últimos seis meses e não lhe deu nenhum bônus. O pescador levou o proprietário ao tribunal e assinou um documento de arbitragem no qual concordou com o pagamento de seis meses de salário, que era seu direito. Porém, como o bônus (parte da captura) não foi mencionado em seu contrato, ele recebeu apenas um bônus de US\$ 600 por 22 meses de trabalho.

CASO 2

Os inspetores da ITF foram ao porto espanhol de Marín após reclamações das tripulações de três embarcações da mesma empresa espanhola. Os membros da tripulação eram da Espanha, Gana, Costa do Marfim e Senegal. Os principais problemas encontrados a bordo incluíam salários não pagos, pedidos de repatriação, falta de provisões a bordo, incluindo água potável e combustível, e a recusa das autoridades espanholas em inspecionar as condições ou tomar as medidas adequadas. Tudo ficou ainda mais complicado devido às barreiras de idioma e comunicação. Após uma greve da tripulação e depois de muitas reuniões

e negociações difíceis com todas as partes envolvidas, os inspetores conseguiram garantir passagens de volta para casa e o pagamento de salários atrasados para todos os tripulantes envolvidos.

CASO 3

O contrato mostrado no verso, assinado por um cidadão nepalês analfabeto que quase certamente nunca tinha visto o mar ou um barco de pesca antes, destaca a exploração das tripulações por algumas empresas de pesca e agências de recrutamento. Trata-se de um contrato de três anos que garante um salário de US\$ 200 por mês. Desse valor, US\$ 150 por mês são retidos pela agência em Singapura (mais os primeiros seis meses de salário) e US\$ 50 por mês são retidos pelo capitão (a serem entregues “no porto”); as remessas só podem ser enviadas ao Nepal a cada seis meses. Espera-se que as tripulações trabalhem pelo menos 18 horas por dia, sem horas extras. A água do mar deve ser usada para tomar banho e lavar roupas. No final do contrato, o tripulante deve ir por conta própria até Singapura para receber seu salário; se o contrato não for concluído, o tripulante será abandonado no porto mais próximo e será responsável por voltar para casa por conta própria.

Contract
CONTRACT BETWEEN CREW AND FISHING VESSEL
(SIGN IN NEPAL)

Name: _____ Passport No: _____ Date of Birth: _____
Father's Name: _____ Mother's Name: _____
Beneficiary's Name: _____ Contact No: _____ (HP)

PERSONAL DECLARATION:

- 1 It is my deliberate and thoughtful decision to join this job as a 'Fisherman'.
- 2 In case I fail to complete the contract stated in the contract for personal reasons or dismissed from the job on the ground that I violated the Company Rules & Regulations, I fully understand and agree to the following conditions:
 - (a) I will pay all the expenses incurred for going home to Nepal from the Fishing Location no matter what the amount may be (minimum US \$2,000 and above depending on the fishing location).
 - (b) I will not clam back any amount of money I spent for securing this job.

1. TERMS AND CONDITIONS WITH UNDERTAKING:

- 1.1 Tenure of the Contract is 3 years from the date this contract is signed.
- 1.2 Primary job involves Catching, Packing and Freezing fish. Any other jobs related to these major activities including preparatory works fall within the scope your job.
- 1.3 Primary fishing activities occur in the Seas. A trip to the Sea may last for 6 months to one year or even more.
- 1.6 There is no fixed working hours. However, daily working hours will be around 18 hours (sometime more, sometime less).
- 1.5 Both Accommodation & Food provided by the Company. However, Cigarettes and Personal Supplies (eg. Soft Drinks, Noodles, Sampoo, Tooth Paste, Tooth Brush, Biscuits etc) is not free and will have to be paid by the crew himself.
- 1.4 Seawater will be used for bathing and laundry purpose.
- 1.7 New Crews may suffer from seasick. However, the crew will recover automatically within a few weeks working the vessel. No need to take medicines.
- 1.8 The Crew must follow all the safety rules and regulations on board the ship.
- 1.9 The ship is responsible for accident occurred during working hours. Insurance is US \$5,000/- and payable to nominated Crew's family upon death and permanent disability. However, the ship holds no responsibility for personal sickness, fighting injury and fighting leading to the cause of the death.
- 1.10 The Crew must work hard, obediently and diligently.
- 1.11 Any Crew who breaches the Contract (Own Sickness, Lazy and Rejected by the Captain etc) must bear ALL THE EXPENSES INCURRED IN GOING BACK HOME TO NEPAL.

2. SALARY & BONUS

- 2.1 Your Basic Salary is US \$ 200/- . Out of this amount, you will be given US \$50/- in the ship by the captain when the ship berth at the port. Remaining US \$ 150/- will be kept in the company in Singapore. This amount can be sent home upon request by the Crew as stated below.
- 2.2 There is NO overtime working hours and NO overtime pay.
- 2.3 The first 6 x Month Salary (US \$ 200 x 6 = US \$ 1,200) will be kept in the Company as deposit and will be paid back to the crew when he goes home after completion of the contract.
- 2.4 Your Salary will be sent home once in every 6 months. The reason why it is 6-month is because it is very costly to send salary home every month.
- 2.5 Miscellaneous bonuses may be paid annually at the end of the year. However, the amount depends upon the performance of the crews.

Note:

If a Crew finishes the contract at the port at country other than Singapore, it is the responsibility of the crew to call Singapore Office and inform that he is coming to Singapore. Only when Singapore Office gives GO SIGNAL, then the Crew is to board the plane and come to Singapore to collect the remaining salary. The reason why he needs to confirm is because he has to collect all the amounts Ship Captain owe to the Crew before leaving the Ship. If a Crew fail to do so, Singapore Office will hold no responsibility for claiming back the amount the Ship Captain owe to the Crew on behalf of the Crew.

What the Ship Captain may owe to the Crew as follows:

- (a) Monthly US \$ 50/- which the captain may or may not have paid you in full.
- (b) Shark Fin Bonus and other Working Bonuses.

Agreed By Crew:

Name:

Date:

Thumbprint (R) (L)



SEÇÃO TRÊS:

COMO IMPLEMENTAR A CONVENÇÃO USANDO O ACT MODELO DA ITF



COMO IMPLEMENTAR A CONVENÇÃO USANDO O ACT MODELO DA ITF

Orientações adicionais sobre como a Convenção sobre Trabalho na Pesca de 2007 pode ser implementada, podem ser encontradas no Modelo de Acordo Coletivo de Trabalho (ACT) da ITF para Tripulação de Embarcações Pesqueiras. Uma visão geral do ACT é apresentada abaixo, e o texto completo está disponível em itfglobal.org/en/sector/fisheries.

O ACT fornece termos e condições de trabalho que podem ser negociados por um representante sindical em nome de um grupo de pescadores.

O objetivo do contrato é fornecer um modelo simples para um ACT básico, todavia bem estruturado, para uso pelos sindicatos afiliados, conforme necessário. Seu objetivo é abranger todas as embarcações de pesca, não apenas as de bandeira de conveniência (FOC, flag of convenience), e estabelecer um conjunto de condições mínimas para todos os pescadores que trabalham a bordo de embarcações FOC. O contrato foi elaborado para ajudar os afiliados nos países em desenvolvimento a desenvolver e negociar ACT com os proprietários de embarcações de pesca em nome de seus membros e para fornecer orientação sobre as várias cláusulas do ACT. Ele define uma estrutura de política que pode ser usada ao estabelecer salários e condições que, no mínimo, não devem ser inferiores aos estabelecidos nos instrumentos da OIT. O modelo de contrato também fornece cláusulas a serem usadas no combate e na penalização de operações de pesca ilegais, não declaradas e não regulamentadas.

Recomenda-se que os afiliados, ao negociarem com os empregadores, usem algumas ou todas as cláusulas do Modelo de ACT da ITF, dependendo de suas circunstâncias específicas. É claro que as cláusulas podem ser alteradas, omitidas ou até mesmo acrescentadas.

O ACT Modelo da ITF consiste em 15 mini capítulos, um cronograma e três apêndices. Este é um breve resumo:

CAPÍTULO I:

Definições no contrato.

CAPÍTULO II

Obrigações de ambas as partes.

CAPÍTULO III

Requisitos prévios à contratação.

CAPÍTULO IV

Horas de trabalho (normais e extras), salários mínimos, alocação de trabalho adicional e manutenção de registros.

CAPÍTULO V

Duração do emprego e provisões para descanso.

CAPÍTULO VI

Direito dos pescadores ao salário mínimo, cálculos salariais, pagamento e outros assuntos relacionados a salários. A participação na captura e/ou bônus negociado é abordada no Apêndice 1. Definição de lotes e liquidação final dos salários após a venda do peixe. A necessidade de solidariedade entre os pescadores e o sindicato dos estivadores que descarregam peixes no porto.

CAPÍTULO VII

Procedimentos disciplinares simples e os critérios sob os quais os pescadores podem se recusar a seguir uma ordem.

CAPÍTULO VIII

Direito à repatriação gratuita para casa dos pescadores quando o contrato de trabalho terminar.

CAPÍTULO IX

Dever do empregador de fornecer alimentação, acomodação, roupa de cama e comodidades adequadas aos pescadores.

CAPÍTULO X

Disposições sobre os direitos dos pescadores a atendimento médico gratuito e auxílio-doença.

CAPÍTULO XI

Saúde ocupacional, segurança e prevenção de acidentes.

CAPÍTULO XII

Incapacidade e perda de vidas.

CAPÍTULO XIII

Direitos dos pescadores de se envolverem em atividades sindicais e de não serem processados por elas.

CAPÍTULO XIV

Tripulação adequada, seguro obrigatório e tratamento igualitário dos pescadores.

O cronograma

O objetivo do cronograma é fornecer um modelo que estabeleça os nomes e os detalhes do(s) navio(s) coberto(s) pela ACT.

Apêndice 1

Este não é o “Apêndice 1 do contrato”, mas uma nota de orientação para ser usada ao negociar com a empresa.

Apêndice 2

O Apêndice 2 fornece orientação sobre os diferentes benefícios em dinheiro a serem concedidos em caso de invalidez; perda de vida - morte em serviço; efeitos, perdas ou danos da tripulação; bem como taxas de filiação típicas cobradas por alguns afiliados.

Apêndice 3

O Apêndice 3 é um modelo de procedimento de reclamação que pode ser usado pelos afiliados na ausência de procedimentos previamente estabelecidos.

SEÇÃO QUATRO:

CONCLUSÕES

Pela primeira vez na história da OIT, um conjunto abrangente de normas relativas às condições de vida e de trabalho de todos os pescadores foi estabelecido em uma convenção. Novamente, pela primeira vez, ela também prevê proteção específica para o setor nas áreas de previdência social, segurança e saúde ocupacional e horas de descanso.

Essa é também a primeira ferramenta da OIT relacionada à pesca que inclui em seu escopo as operações de pesca interior e marítima. Ela se aplica a embarcações de pesca de grande

e pequena escala, abertas e com convés, bem como aos pescadores a bordo dessas embarcações e a outros trabalhadores do setor pesqueiro.

A convenção fornece os elementos-chave de um padrão de trabalho no setor pesqueiro com relação ao recrutamento de pescadores, à melhoria das condições de vida e de trabalho a bordo das embarcações de pesca e à previdência social. É uma proteção para os pescadores contra condições desumanas de trabalho e de vida em todo o mundo.



GLOSSÁRIO

PESCA COMERCIAL:

todas as operações de pesca, inclusive operações de pesca em rios, lagos ou canais, com exceção da pesca de subsistência e da pesca recreativa.

AUTORIDADE COMPETENTE:

o ministro, departamento governamental ou outra autoridade com o poder de emitir e aplicar regulamentos ou outras instruções legais referentes a uma disposição da convenção.

CONSULTA:

consulta feita pela autoridade competente às organizações representativas de empregadores e trabalhadores interessados.

PROPRIETÁRIO DE EMBARCAÇÃO DE PESCA:

o proprietário do navio de pesca ou qualquer outra organização ou pessoa, como gerente, agente ou fretador a casco nu, que tenha assumido a responsabilidade pela operação do navio do proprietário e que, ao assumir essa responsabilidade, tenha concordado em assumir as obrigações.

PESCADOR:

todas as pessoas empregadas ou engajadas em qualquer capacidade a bordo de qualquer embarcação de pesca, incluindo aquelas que são pagas com base em uma parte da captura, mas excluindo pilotos, pessoal da marinha, outras pessoas a serviço permanente de um governo, pessoas em terra que realizam trabalhos a bordo de uma embarcação de pesca e observadores de pesca.

CONTRATO DE TRABALHO DO PESCADOR:

a contract of employment, articles of agreement or other similar arrangements, or any other contract governing a fisher's living and working conditions on board a vessel.

NAVIO OU EMBARCAÇÃO DE PESCA:

qualquer navio ou barco usado ou destinado a ser usado para fins de pesca comercial.

TONELAGEM BRUTA:

a tonelagem bruta calculada de acordo com a Convenção Internacional sobre Medição de Tonelagem de Navios, 1969.

COMPRIMENTO (L):

geralmente considerado como 96% do comprimento total em uma linha d'água a 85% da profundidade mínima moldada medida a partir da linha da quilha.

COMPRIMENTO TOTAL (LOA):

considerado como a distância em uma linha reta paralela à linha d'água projetada entre o ponto mais à frente da proa e o ponto mais à ré da popa.

SERVIÇO DE RECRUTAMENTO E COLOCAÇÃO:

qualquer pessoa, empresa, instituição, agência ou outra organização, do setor público ou privado, que esteja envolvida no recrutamento de pescadores em nome de proprietários de embarcações de pesca ou na colocação de pescadores junto a eles.

SKIPPER, PATRÃO:

o pescador que tem o comando de um barco de pesca.

OIT – ILO:

Organização Internacional do Trabalho – International Labour Organization

CBA:

um contrato de emprego, cláusulas de um contrato ou outro arranjo similar, ou qualquer outro contrato governando as condições de vida e trabalho do pescador a bordo de um navio.

O QUE É A OIT?



A Organização Internacional do Trabalho é responsável por elaborar e supervisionar os padrões mínimos internacionais de trabalho. Ela é a única agência “tripartite” das Nações Unidas que reúne representantes do governo, dos empregadores e dos trabalhadores para elaborar conjuntamente políticas e programas que promovam “trabalho decente para todos”. Isso dá à OIT uma vantagem na incorporação de conhecimentos do “mundo real” sobre emprego e trabalho e garante que as opiniões dos parceiros sociais sejam refletidas de perto nos padrões mínimos de trabalho e na elaboração de políticas e programas.

Desde 1919, a OIT adotou um grande número de convenções e recomendações internacionais do trabalho, algumas das

quais dizem respeito a direitos e princípios fundamentais, como:

- liberdade de associação e o reconhecimento efetivo do direito à negociação coletiva;
- eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou compulsório;
- a abolição efetiva do trabalho infantil; e
- a eliminação da discriminação com relação a emprego e ocupação.

Os principais objetivos da OIT são promover os direitos no trabalho, incentivar oportunidades de emprego decente, melhorar a proteção social e fortalecer o diálogo sobre questões relacionadas ao trabalho.

Extraído de www.ilo.org/global/about-the-ilo



A OIT SOBRE A CONVENÇÃO

A nova Convenção da OIT foi adotada por delegados de governos, trabalhadores e empregadores na Conferência Internacional do Trabalho (International Labour Conference) com 437 votos a favor, 2 contra e 22 abstenções. A Convenção, que será conhecida como Convenção sobre o Trabalho na Pesca (The Work in Fishing Convention), 2007 (Nº 188), entrará em vigor quando for ratificada por 10 (incluindo oito nações costeiras) dos 180 Estados-membros da OIT. Uma Recomendação (No. 199) foi adotada por 443 votos a favor, 0 (zero) contra e 19 abstenções.

Os novos padrões contêm disposições destinadas a garantir que os trabalhadores do setor pesqueiro:

- tenham melhorado a segurança e a saúde ocupacional e o atendimento médico no mar, e que os pescadores doentes ou feridos recebam atendimento em terra;
- recebam descanso suficiente para sua saúde e segurança;
- contem com a proteção de um contrato de trabalho; e,
- tenham a mesma proteção de previdência social que outros trabalhadores.

Suas disposições também visam garantir que as embarcações pesqueiras sejam construídas e mantidas de modo que os trabalhadores do setor tenham condições de vida a bordo que reflitam os longos períodos que costumam passar no mar.

A Convenção também estabelece um mecanismo para garantir o cumprimento e a aplicação de suas disposições pelos Estados e prevê que grandes embarcações de pesca em viagens prolongadas podem estar sujeitas a inspeções em portos estrangeiros para garantir que os pescadores a bordo não trabalhem em condições perigosas para sua segurança e saúde. Essa última disposição tem como objetivo ajudar a retirar dos mares as embarcações com condições inaceitáveis de trabalho e de vida que operam em detrimento dos operadores responsáveis.

O Diretor-Geral da OIT, Juan Somavia, elogiou todos os que trabalharam na nova Convenção, C.188, observando o extraordinário nível de colaboração entre governos e representantes de trabalhadores e empregadores na elaboração desse instrumento.

“Estender a rede de proteção social e trabalho decente aos pescadores é uma parte importante do compromisso da OIT com a justiça social”, disse ele. “No setor pesqueiro, muitas pessoas enfrentam riscos extraordinários e imprevisíveis, muitas vezes trabalhando longas horas em condições adversas para levar alimentos aos nossos mercados. Esse novo instrumento ajudará a protegê-las contra a exploração.”

Fonte: [ILO press release](#)

MAIS INFORMAÇÕES

ICSF (International Collective in Support of Fishworkers – Apoio Coletivo Internacional aos Trabalhadores da Pesca)

- [Understanding the Work in Fishing Convention, 2007 \(Entendendo o Trabalho na Convenção de Pesca\)](#)

ILO (International Labour Organization - Organização Internacional do Trabalho)

- [Text of the convention, annexes and recommendation \(Texto da convenção, anexos e recomendação\)](#)
- [Mais informações](#)
- [Guidelines for port state control officers carrying out inspections under the convention \(Diretrizes para oficiais de controle de estado do porto que realizam inspeções nos termos da convenção\)](#)

ITF (International Transport Workers' Federation - Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes)

- [ITF Fisheries Section \(Seção de Pesca da ITF\)](#)
- [ITF Model Collective Bargaining Agreement \(CBA\) for Fishing Vessels Crew \(Modelo de Acordo de Negociação Coletiva \(ACT\) da ITF para a tripulação de embarcações pesqueiras\)](#)
- [Site da ITF para marítimos: \[www.itfseafarers.org\]\(http://www.itfseafarers.org\)](#)
- www.justiceforfishers.org

Para obter mais informações e assistência, entre em contato com a ITF em:

Na sede em Londres (Reino Unido):

- mail@itf.org.uk
- fisheries@itf.org.uk
- fishsupport@itf.org.uk

Tel: +44 (0) 20 7403 2733

No Brasil:

- [Escritório da ITF no Rio de Janeiro \(Brasil\) \[ITF_Americas@itf.org.uk\]\(mailto:ITF_Americas@itf.org.uk\)](#)

Tel: + 55 (21) 2223 0410

Conttmaf:

- conttmaf@conttmaf.org.br

ITF 2024

WWW.ITFGLOBAL.ORG

WE MOVE THE WORLD.



INTERNATIONAL
TRANSPORT
WORKERS'
FEDERATION

49-60 Borough Road
London SE11DR
+44 (0)20 7403 2733