



**CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 19 de Abril de 2001 (20.04)
(OR. FR)**

8014/01

LIMITE

**MAR 28
SOC 156**

NOTA DE ENVIO

de:	Bernhard ZEPTER, Secretário-Geral Adjunto da Comissão Europeia
data de recepção:	6 de Abril de 2001
para:	Javier SOLANA, Secretário-Geral/Alto Representante
Assunto:	Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu relativa à formação e ao recrutamento dos marítimos

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento da Comissão – COM(2001) 188 final.

Anexo: COM(2001) 188 final



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 6.4.2001
COM(2001)188 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO
EUROPEU**

relativa à formação e ao recrutamento dos marítimos

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU

relativa à formação e ao recrutamento dos marítimos

ÍNDICE

Introdução.....	3
1. Diminuição do número de marítimos da Comunidade	5
1.1. Dados	5
1.2. Causas	7
1.2.1. Motivações financeiras dos armadores da UE	7
1.2.2. Aspectos sociais das profissões marítimas.....	8
1.3. Implicações	8
2. Aplicação do acervo comunitário e internacional.....	9
3. Propostas de acção	12
3.1. Promoção do emprego	13
3.1.1. Proposta “tripulações” e outras iniciativas dos parceiros sociais na área do emprego.....	13
3.1.2. Campanhas de sensibilização e medidas conexas para promover o emprego	14
3.2. Condições de vida e de trabalho	15
3.3. Perspectivar o ensino e a formação no domínio marítimo.....	16
3.3.1. Ensino e formação no domínio marítimo.....	16
3.3.2. Iniciativas comunitárias	18
3.4. Apoio do programa de investigação.....	19
4. Conclusões e recomendações.....	19

Introdução

Nas duas últimas décadas verificou-se uma diminuição acentuada da oferta de marítimos adequadamente formados, nomeadamente oficiais. Um estudo recente¹ neste domínio revela que a actual falta de oficiais, a nível mundial, já corresponde a 4% dos efectivos totais (16 000 oficiais) e prevê que essa percentagem atingirá os 12% (46 000 oficiais) no ano 2010. A União Europeia enfrenta o mesmo problema, mas em grau ainda mais grave, estimando-se que lhe faltem aproximadamente 13 000 oficiais em 2001, carência essa que aumentará para cerca de 36 000 oficiais em 2006².

Desde o início da década de 80 que tanto a frota global da União Europeia como o número de marítimos da Comunidade têm vindo a diminuir³. O número total de nacionais da Comunidade empregados a bordo de navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro da União ascende actualmente a cerca de 120 000, uma descida de 40% relativamente ao número existente em 1985, ao mesmo tempo que o número de nacionais de países terceiros actualmente empregados a bordo de navios comunitários tem vindo a aumentar desde 1983, de aproximadamente 29 000 para os cerca de 34 500 de hoje⁴. O sector dos serviços regulares de passageiros e *ferry* da UE constitui uma excepção a esta tendência: este mercado ainda é principalmente servido por navios de bandeiras comunitárias e predominantemente tripulados por cidadãos comunitários, empregando quase 50% dos marítimos dos Estados-Membros (20% em serviços intra-UE e 30% na cabotagem). Há cerca de 30 300 marítimos empregados no sector intra-UE e apenas 651 postos de trabalho são ocupados por nacionais de países terceiros.

O sector, os Estados-Membros e a Comissão já discutiram em várias ocasiões a questão da diminuição do número de marítimos da Comunidade e da falta de marítimos bem qualificados, tendo chegado a acordo quanto à necessidade de identificar medidas para resolver o problema. Em 1996, a Comissão apresentou, na sua comunicação “Para uma nova estratégia marítima”⁵, uma análise em que identificava a necessidade de se dar mais atenção à promoção do emprego dos marítimos da Comunidade, relacionando-a com a competitividade dos registos da União e a segurança da exploração dos navios. Na sua Resolução de 24 de Março de 1997 sobre uma estratégia para o incremento da competitividade dos transportes marítimos comunitários⁶, o Conselho de Ministros da União Europeia acolheu favoravelmente a comunicação da Comissão e reconheceu, nomeadamente, que eram necessárias medidas positivas para estimular o emprego de marítimos da Comunidade. Em particular, o Conselho concordou que havia que tomar medidas para ajudar o sector dos transportes marítimos da Comunidade a prosseguir esforços para melhorar a qualidade e a reforçar a sua competitividade. Este objectivo deverá ser alcançado, *inter alia*, assegurando uma formação

¹ BIMCO (Conselho Marítimo Internacional e Báltico)/ISF (Federação Internacional dos Armadores) 2000 *Manpower Update – The World-wide Demand for and Supply of Seafarers* – Abril de 2000 (a seguir designado por “BIMCO/ISF 2000 Manpower update”).

² Fonte: Estudo Conjunto da Federação de Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST) e da Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA): “Improving the Employment Opportunities for EU Seafarers: An Investigation to Identify Seafarers Training and Education Priorities” (1998) (a seguir designado por “Estudo conjunto FST/ECSA”).

³ Para efeitos do presente documento, entende-se por “marítimo da Comunidade” um nacional de um Estado-Membro da União Europeia empregado como marítimo.

⁴ Segundo o estudo conjunto FST/ECSA (ver nota de rodapé 2).

⁵ COM(96) 81 final “Para uma nova estratégia marítima”, 13.3.1996.

⁶ JO C 109, 8.4.1997, p. 1.

continua de elevada qualidade aos marítimos da Comunidade de todas as categorias e ao pessoal de terra através da utilização optimizada dos recursos dos Estados-Membros e dos instrumentos comunitários.

Em Dezembro de 1996 a Comissão Europeia e a Presidência irlandesa do Conselho de Ministros da UE organizaram uma conferência internacional em Dublin subordinada ao tema “Será o marítimo da União Europeia uma espécie em vias de extinção?”. O objectivo da conferência era contribuir para o debate sobre a comunicação da Comissão “Para uma nova estratégia marítima”, analisando a situação do emprego dos marítimos da Comunidade, estudando as causas e as consequências económicas do seu desaparecimento e procurando soluções para o problema. A conferência reconheceu unanimemente que os marítimos europeus são essenciais para o bom funcionamento do sector marítimo europeu e salientou a necessidade de se restabelecer um “fundo comum” de marítimos altamente qualificados de todas as categorias. Propôs para isso várias medidas práticas e recomendou que o sector e as administrações as considerassem nas suas deliberações. Na sessão plenária do Fórum das Indústrias Marítimas, realizada em Helsínquia em Junho de 2000, foi igualmente adoptado um conjunto de recomendações nesta matéria.

O interesse geral na diminuição drástica do número de marítimos da Comunidade reflecte-se também no elevado número de estudos e projectos de investigação nesta área, incluindo o “Estudo sobre as profissões marítimas na União Europeia” de 1996 (financiado pela Comissão) e o estudo conjunto FST/ECSA⁷ realizado em 1998, bem como o projecto de investigação METHAR⁸ (financiado pela Comissão Europeia no âmbito do programa de IDT relativo aos transportes do 4º Programa-Quadro). Todos estes estudos avançaram medidas possíveis para remediar o problema do rápido decréscimo do número de marítimos da Comunidade. Contudo, apenas foram tomadas algumas medidas isoladas por determinadas associações nacionais de armadores e por alguns Estados-Membros.

Com a presente comunicação, a Comissão Europeia pretende actualizar os dados relativos ao decréscimo do número de marítimos comunitários e analisar as razões que lhe estão subjacentes, as possíveis implicações para o sector dos transportes marítimos da União e as medidas necessárias para inverter este fenómeno. A Comissão está ciente de que qualquer medida que afecte o elemento humano tem impacto na competitividade dos armadores, mas considera que a avaliação de soluções alternativas não pode esperar mais, se quisermos melhorar a preocupante situação que existe presentemente.

O emprego e a formação são duas questões relativamente às quais os Estados-Membros detêm a principal responsabilidade. A Comissão não tenciona substituir-se aos Estados-Membros neste domínio. Deseja, todavia, estimular um debate urgente e produtivo sobre esta questão, envolvendo todos os actores interessados, e facilitar e acompanhar de perto a aplicação efectiva das medidas correctivas possíveis. Estas medidas terão de ser aplicadas tanto a nível comunitário como a nível nacional. Uma vez que a dimensão do problema não é a mesma em toda a UE, os Estados-Membros terão de adaptar as iniciativas sugeridas às suas necessidades e circunstâncias específicas.

⁷ Ver nota de rodapé 2.

⁸ METHAR: Harmonisation of European Maritime Education and Training Schemes (Harmonização dos sistemas europeus de ensino e formação no domínio marítimo).

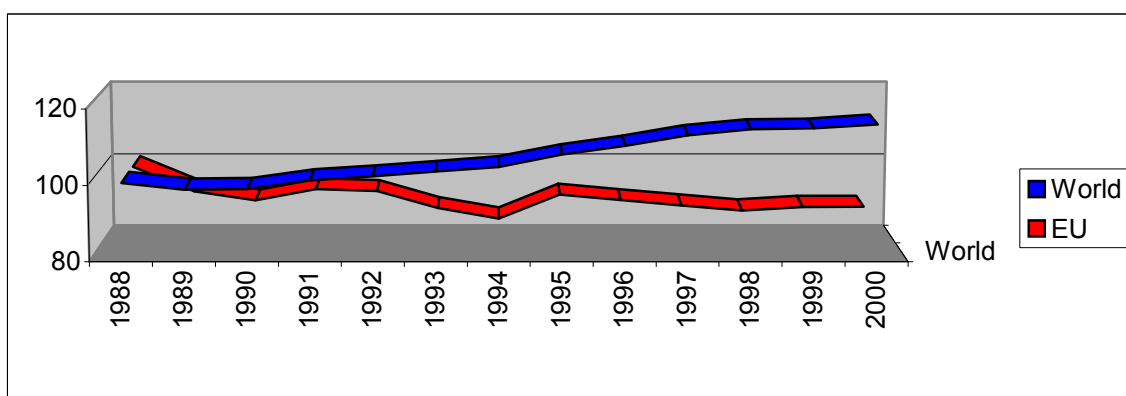
1. DIMINUIÇÃO DO NÚMERO DE MARÍTIMOS DA COMUNIDADE

1.1. Dados

A frota mundial cresceu nos últimos anos: em 1 de Janeiro de 2000, a arqueação bruta total era superior a 506 milhões GT⁹. Entretanto, o ligeiro aumento da arqueação da frota registada na União Europeia entre 1998 e 1999 não impediu que a percentagem comunitária da frota mundial diminuísse nos últimos anos para os cerca de 13% actuais. No entanto, a percentagem de navios controlados por empresas da União continua a ser substancial, sendo estimada em cerca de 33% da frota mundial.

Evolução da frota mercante mundial e comunitária – Número de navios com mais de 300 GT

Índice 1988 = 100



World = mundo, EU = UE

Um estudo recente¹⁰ estimava em 404 000 oficiais e 823 000 marítimos da mestrança e marinhagem a oferta mundial em 2000, para uma procura mundial de respectivamente 420 000 e 599 000. Isto parece indicar alguma escassez relativamente ao número de oficiais necessários para tripular a frota mundial (16 000, ou seja, 4% dos efectivos totais). O estudo salientava que, na prática, esta carência de 16 000 oficiais é mais grave se forem tidos em conta os obstáculos que impedem que os excedentes de marítimos de algumas nacionalidades compensem as carências existentes noutros países. Nestes obstáculos incluem-se as diferenças culturais e linguísticas, a falta de experiência internacional e as restrições de nacionalidade aplicáveis em muitos pavilhões.

O quadro seguinte resume os dados acima fornecidos e indica a oferta e a procura de marítimos a nível mundial prevista para o ano 2010.

⁹ Fonte: Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL) – *Shipping Statistics and Market Review*, Janeiro/Fevereiro de 2000.

¹⁰ BIMCO/ISF 2000 Manpower Update (ver nota de rodapé 1).

Diferença entre a oferta e procura de marítimos a nível mundial¹¹

	2000	%	2010	%
Oficiais	- 16 000	- 4	- 46 000	- 12
Marítimos da mestrança e marinhagem	+ 224 000	+ 27	+ 255 000	+ 30

A diminuição do número de marítimos da Comunidade foi mais acentuada do que a redução da frota da União Europeia: actualmente são cerca de 120 000, o que equivale a uma descida de cerca de 40% desde o início da década de 80. O quadro seguinte mostra claramente como o número de marítimos da União a bordo de navios registados na UE baixou nos últimos quinze anos, ao mesmo tempo que aumentava o número de marítimos de países terceiros.

Número de marítimos da Comunidade e de países terceiros empregados em navios registados na União¹²

Ano	Oficiais		Marítimos da mestrança e marinhagem		Total	
	UE	Não-UE	UE	Não-UE	UE	Não-UE
1985	85 140	1 144	120 496	27 781	205 637	28 926
1990					158 457	27 579
1995	52 255	2 551	76 473	30 480	128 728	33 031
1998-99					120 541 (*)	34 534 (*)

(*) Dados de 1996 para o Reino Unido e a Grécia

Estima-se que em 2001 poderão faltar aproximadamente 13 000 oficiais na UE e que em 2006 esse número subirá para cerca de 36 000¹³. Esta situação dramática é exacerbada pelo factor etário: a idade média dos oficiais dos países da OCDE¹⁴ é muito mais elevada do que a dos oficiais do Extremo Oriente, da Europa de Leste e da Índia. Há duas razões principais para que tal aconteça: em primeiro lugar, o período de embarque nos países da OCDE está a tornar-se mais curto, transitando a maioria dos marítimos para carreiras em terra muito antes dos quarenta anos; em segundo lugar, as pressões financeiras obrigaram muitas companhias de navegação a contratar oficiais subalternos de países terceiros, por serem menos dispendiosos do que os seus homólogos da OCDE. Presentemente, a maioria dos oficiais da

¹¹ BIMCO/ISF 2000 Manpower Update (ver nota de rodapé 1).

¹² Fontes: Study on the maritime professions in the European Union (TecnEcon, 1996) and ECSA Annual Report (1998-1999).

¹³ Fonte: Estudo conjunto FST/ECSA (ver nota de rodapé 2).

¹⁴ Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico.

OCDE está nas categorias superiores (60% dos oficiais da UE têm mais de 40 anos), ao passo que a maioria dos oficiais dos países em desenvolvimento pertence às categorias mais baixas. É previsível que os oficiais mais graduados da OCDE, quando se reformarem nos próximos anos, sejam substituídos por nacionais de países menos desenvolvidos.

É pois evidente que a actual falta de oficiais se irá agravar se não forem tomadas de imediato medidas correctivas. Quanto ao provável excedente substancial de marítimos da mestrança e marinhagem, é necessário analisar a questão cuidadosamente, uma vez que é duvidoso terem todos estes marítimos qualificações para o serviço internacional. Também não se deve esquecer que, recebendo a formação adequada, os marítimos da mestrança e marinhagem se podem tornar oficiais. Por isso, é importante assegurar que a actual disponibilidade suficiente destes marítimos na Comunidade não se deteriore. Os Estados-Membros e os parceiros sociais devem tê-lo em conta ao planearem medidas para travar a diminuição do número de marítimos da União Europeia.

1.2. Causas

Há duas vertentes na questão geral abordada na presente comunicação: a procura de marítimos da Comunidade está a diminuir, e o mesmo acontece com a oferta de marítimos qualificados. As principais razões para esta situação são as motivações financeiras dos armadores da UE e os aspectos sociais, que desincentivam os jovens de ponderarem a possibilidade de enveredar por uma carreira marítima.

1.2.1. Motivações financeiras dos armadores da UE

Como se disse atrás, a frota da União Europeia diminuiu nos últimos anos, ao mesmo tempo que a frota mundial se expandia. Este facto é compreensível, uma vez que as taxas de frete comunitárias se mantiveram estagnadas após a recessão mundial da década de 90, ao passo que as taxas de frete a nível mundial recuperaram muito rapidamente. Em resposta à pressão financeira exercida pela oferta excessiva de tonelagem no mercado mundial e pela concorrência crescente dos navios de países terceiros, vários armadores comunitários decidiram reduzir os custos registando os seus navios sob bandeiras não comunitárias ou nos registos nacionais secundários.

Ao fazerem-no, estes armadores aproveitaram a oportunidade para substituir marítimos da Comunidade por mão-de-obra de países terceiros e diminuir assim, designadamente, os seus custos salariais. A diferença substancial dos salários dos marítimos da União e de países terceiros constitui certamente um factor essencial nas políticas de emprego dos armadores. Estima-se que o salário mais elevado da União Europeia para marítimos qualificados seja cerca de quinze vezes superior ao salário mais baixo praticado fora da UE (incluindo os encargos sociais em ambos os casos) e 5,6 vezes mais elevado para os oficiais superiores¹⁵. Estas diferenças salariais são ainda mais significativas se tomarmos em consideração o facto de que os custos salariais correspondem a 40% dos custos de exploração diários de um navio e constituem a rubrica de custos variáveis mais elevada da exploração de um navio.

Contudo, há que fazer uma distinção entre marítimos da mestrança e marinhagem e oficiais. Não obstante a diferença salarial, os armadores parecem mais inclinados a contratar oficiais da Comunidade por várias razões, que vão desde as considerações de segurança, o tipo de

¹⁵ Fonte: Estudo conjunto FST/ECSA (ver nota de rodapé 2).

navio e as normas técnicas a bordo (os oficiais mais dispendiosos tendem a ser mais instruídos e qualificados) até às ligações culturais.

1.2.2. Aspectos sociais das profissões marítimas

Apesar de haver falta de marítimos qualificados, são cada vez menos os jovens europeus que optam pelas profissões marítimas, considerando-as social e financeiramente pouco atractivas quando comparadas com os empregos em terra. Nem mesmo os elevados níveis de desemprego juvenil existentes na União parecem ter contrariado esta tendência.

Os jovens estão cada vez menos dispostos a passar longos períodos no mar, longe dos seus familiares, filhos e amigos. Mesmo os aspectos mais atraentes da profissão, como a possibilidade de explorar o mundo e visitar lugares exóticos, parecem ter desaparecido em resultado das modernas práticas de navegação, que fazem com que os navios fiquem nos portos apenas durante curtos períodos ou efectuem as suas operações comerciais fora do porto. Além disso, os navios modernos têm tripulações reduzidas, muitas vezes de nacionalidades diferentes e falando línguas diferentes, o que pode levar ao isolamento social.

Um indicador importante de que os jovens não consideram as profissões marítimas uma carreira interessante é o elevado nível de abandono dos estudos nesta área: a taxa média de abandono na União Europeia varia entre 22% e 32%, atingindo mesmo 60% ou 70% em alguns Estados-Membros¹⁶.

A Comissão considera essencial tomar medidas para inverter esta situação. De todas as soluções possíveis a seguir descritas, a mais urgente é a criação de uma nova imagem para as profissões marítimas, em particular, e para o sector marítimo, em geral. Os poderes públicos e os parceiros sociais devem unir esforços para transformar o emprego neste sector em carreiras atraentes, que seduzam os jovens europeus para o mar.

1.3. Implicações

A actual falta de marítimos da Comunidade poderá ter consequências dramáticas. Marítimos adequadamente formados são sinónimo de navegação segura, operações eficientes, boa manutenção dos navios e redução do número de acidentes e da poluição marinha (80% dos acidentes são causados por erro humano). O pessoal de alguns países terceiros fornecedores de mão-de-obra tem – de um modo geral – uma formação inferior à do pessoal comunitário (é o caso, por exemplo, dos marítimos com certificados de países terceiros que não cumprem os requisitos da Convenção da OMI sobre normas de formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos (Convenção STCW) e não são reconhecidos pelos Estados-Membros). Sendo o transporte marítimo uma actividade vital para a União Europeia (90% do comércio externo da União e mais de 35% do seu comércio interno dependem do transporte marítimo), esta não pode dar-se ao luxo de perder este fundo de experiência básico, sob pena de pôr em risco a segurança e o ambiente e comprometer a competitividade do sector dos transportes marítimos e dos sectores conexos. É de salientar que estas considerações se aplicam tanto aos oficiais como aos marítimos da mestrança e marinhagem, uma vez que a segurança e a eficiência das operações dos navios dependem das competências técnicas e da capacidade de trabalho em equipa de todos os tripulantes, independentemente da sua categoria.

¹⁶ Fonte: Estudo conjunto FST/ECSA (ver nota de rodapé 2).

O transporte de hidrocarbonetos merece uma atenção especial neste contexto. A Comunidade importa 80% dos hidrocarbonetos de que necessita, essencialmente por via marítima. É pois importante assegurar a independência e a segurança do transporte de hidrocarbonetos para a União. Esta consideração estratégica significa que as autoridades competentes da Comunidade têm de ponderar cuidadosamente a necessidade de conservar o *know-how* marítimo da UE e de manter um controlo rigoroso da frota de petroleiros comunitária ao formularem a sua política marítima em geral e as políticas relativas ao pessoal marítimo em particular.

A escassez de marítimos comunitários também poderá ter impacto negativo em toda uma série de sectores conexos. Um grande leque de empregadores em terra consideram a experiência de navegação uma vantagem ou um requisito prévio ao recrutarem pessoal. Os portos, as companhias de navegação, os organismos de inspecção (sociedades de classificação, autoridades responsáveis pela inspecção de navios pelo Estado do porto, administrações de bandeira), as seguradoras, as empresas de construção e reparação naval, os fabricantes de equipamento marítimo, etc., preferem ou são obrigados a recrutar antigos marítimos. Por várias razões, que vão desde as semelhanças culturais e a língua ao conhecimento dos costumes e regulamentos locais ou nacionais, os postos de trabalho nestas empresas não são facilmente preenchidos por antigos marítimos não europeus. É, por conseguinte, evidente que a prevista escassez de marítimos da Comunidade levará, a longo prazo, a uma carência de pessoal nas actividades relacionadas com o transporte marítimo na União. O *know-how* e a experiência adquiridos pelos marítimos da Comunidade no tempo que passaram no mar têm de ser conservados, se a UE quiser evitar a perda que daí resulta para o sector dos transportes marítimos no seu conjunto.

Em conclusão, se o actual decréscimo do número de marítimos comunitários persistir, a União poderá perder um importante património histórico e profissional. As escolas náuticas poderão ter de encerrar e o *know-how* marítimo da Comunidade poderá desaparecer, com consequências dramáticas para a segurança da navegação, a segurança dos abastecimentos e a competitividade de todo o sector dos transportes marítimos.

2. APLICAÇÃO DO ACERVO COMUNITÁRIO E INTERNACIONAL

Já existem a **nível comunitário** vários actos legislativos que abrangem as pessoas empregadas a bordo dos navios. Esses actos integram-se em duas categorias: a legislação social, que abrange todos os trabalhadores, e a legislação específica para os marítimos.

- Na **primeira categoria** incluem-se todas as **directivas relativas à segurança e à saúde dos trabalhadores** (cerca de vinte no total). Estas directivas abarcam uma série de áreas, como a protecção dos trabalhadores contra a exposição a agentes químicos e biológicos, a agentes cancerígenos, ao amianto e às radiações ionizantes; os medicamentos que têm de existir a bordo dos navios e a utilização de equipamentos de protecção pessoal. Em anexo é apresentada uma lista completa, embora deva salientar-se a importância da directiva-quadro no domínio da segurança e saúde, que, se adequadamente aplicada no local de trabalho, fornece meios para prevenir acidentes e proporciona uma protecção complementar caso estes ocorram.

Na primeira categoria também se incluem as directivas relativas à **igualdade de tratamento entre homens e mulheres**. O emprego de mulheres a bordo dos navios ainda é insatisfatório, mas a existência de um quadro jurídico para prevenir a discriminação só pode ajudar a melhorar a situação.

Um terceiro grupo de actos trata da **segurança social** e das **condições de emprego**. O Regulamento nº 1408/71, que facilita a mobilidade dos trabalhadores garantindo-lhes um tratamento não discriminatório caso se desloquem de um Estado-Membro para outro, é aplicável aos marítimos. Quanto às condições de emprego, os marítimos estão abrangidos por todas as directivas adoptadas, exceptuando as que se referem à protecção dos trabalhadores em caso de transferência das empresas ou de despedimentos colectivos e a Directiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços¹⁷ (o Conselho de Ministros considerou que estes actos não se adequavam às características específicas do sector marítimo). A directiva relativa à insolvência dos empregadores permite que os Estados-Membros excluam os marítimos, e alguns já o fizeram.

- Na **segunda categoria** incluem-se as directivas específicas para os marítimos, como as relativas ao **tempo de trabalho a bordo dos navios**¹⁸ e à **formação dos marítimos**¹⁹. Conforme referido atrás, 80% dos acidentes marítimos são causados por erro humano. Estas duas directivas são, por isso, importantes na medida em que protegem o elemento humano prevenindo a fadiga e assegurando que as tripulações recebem uma formação adequada. A directiva relativa ao tempo de trabalho constitui o primeiro acordo sectorial entre os parceiros sociais baseado no capítulo social do Tratado, articulando-se com a directiva relativa à sua aplicação nos portos europeus. A directiva relativa à formação dos marítimos baseia-se na Convenção STCW. Esta directiva introduziu um procedimento comunitário de reconhecimento dos certificados de países terceiros, representando um importante avanço na garantia da qualidade das tripulações e na reabilitação das profissões marítimas.

Para além das directivas relativas à **protecção dos trabalhadores**, a União criou um instrumento mais direccionado para a **promoção do emprego**, isto é, as **orientações sobre auxílios estatais aos transportes marítimos**. As primeiras orientações remontam a 1989 e foram revistas em 1997. O seu objectivo é promover a competitividade das frotas europeias (seriamente ameaçadas pelos registos abertos, que oferecem condições sociais e fiscais que não se comparam com as dos Estados-Membros), incentivando simultaneamente o emprego dos marítimos europeus e ajudando, assim, a preservar o *know-how* marítimo na União e a reforçar a segurança a bordo dos navios. Estas orientações estabelecem as condições em que os Estados-Membros podem conceder auxílios sob a forma de isenções fiscais e de subvenções ao emprego e à formação dos marítimos europeus. Mais especificamente, permitem (a) reduzir as taxas das contribuições para a segurança social dos marítimos da Comunidade empregados a bordo de navios registados num Estado-Membro e (b) reduzir as taxas do imposto sobre o rendimento dos marítimos da Comunidade que trabalham a bordo de navios registados num Estado-Membro.

¹⁷ JO L 18 de 21.1.1997, p.1.

¹⁸ Directiva 1999/63/CE, de 21 de Junho de 1999, respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST) - Anexo: Acordo Europeu relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos (JO L 167 de 2.7.1999, p.33). Directiva 1999/95/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Dezembro de 1999, relativa à aplicação das disposições relativas ao período de trabalho dos marítimos a bordo dos navios que utilizam os portos da Comunidade (JO L 14 de 20.1.2000, p.29).

¹⁹ Directiva 94/58/CE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos (JO L 319 de 12.12.1994, p.28).

Desde que as orientações revistas foram publicadas, um número crescente de Estados-Membros tem vindo a aplicar medidas relacionadas com o emprego ou introduziu regimes de formação especiais. Cerca de três anos após a entrada em vigor das orientações revistas, os primeiros relatórios de acompanhamento mostram que estas medidas estão a ter um efeito benéfico, nomeadamente em termos de redução das transferências de registo e até de alguma tendência para voltar a registar os navios nos Estados-Membros. Assim, a Comissão convida todos os Estados-Membros a analisarem qual o uso mais adequado que poderá ser feito, a nível nacional, das opções oferecidas pelas orientações relativas aos auxílios estatais. Os serviços da Comissão continuarão a acompanhar os resultados da aplicação das orientações e tê-los-ão em conta ao efectuarem a próxima revisão destas últimas, especialmente no que diz respeito às medidas para estimular o emprego.

A **nível internacional**, dois organismos especializados das Nações Unidas ocupam-se dos assuntos sociais no sentido lato: a OMI (Organização Marítima Internacional), que se ocupa da “segurança”, e a OIT (Organização Internacional do Trabalho), que trata da vertente social. A já mencionada Convenção STCW foi adoptada pela OMI; as convenções internacionais da OIT relativas aos marítimos figuram no Anexo II. Os Estados-Membros da União ratificaram todos estes actos, estando, por conseguinte, vinculados por eles.

Quanto à **aplicação**, a actual legislação comunitária no domínio da segurança e da saúde no trabalho aplicável aos navios tem sido, de um modo geral, correctamente transposta pelos Estados-Membros. Contudo, a Comissão irá verificar se ela está a ser integralmente aplicada no sector dos transportes marítimos. Essa verificação foi especificamente solicitada pelo Conselho de Ministros dos Transportes nas suas conclusões de 21 de Dezembro de 2000 sobre a segurança marítima.

A Comissão fará também tudo o que estiver ao seu alcance para garantir que as medidas comunitárias que transpõem a Convenção STCW e o Código internacional de gestão da segurança (Código ISM)²⁰ para o direito comunitário continuam a ser correctamente aplicadas pelos Estados-Membros. Paralelamente, irá verificar se os países terceiros que fornecem grande parte da mão-de-obra do sector marítimo estão a cumprir as disposições da Convenção STCW. Além disso, trabalhará em estreita cooperação com a OMI, e através da aplicação da directiva comunitária relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto²¹, no sentido de garantir que estes instrumentos são ampla e efectivamente aplicados a nível mundial. No tocante à directiva relativa ao tempo de trabalho dos marítimos, a Comissão recorda aos Estados-Membros que a sua correcta aplicação exige a ratificação da Convenção da OIT relativa à duração do trabalho dos marítimos e à lotação dos navios (Nº 180) e do Protocolo à Convenção da OIT relativa às normas mínimas a observar nos navios mercantes (Nº 147).

Embora a inspecção de navios pelo Estado do porto ajude a controlar a correcta aplicação da legislação comunitária e internacional existente, a transparência será garantida através do sistema Equasis²². Uma vez que a presença de marítimos adequadamente formados a bordo

²⁰ Directiva 94/58/CE do Conselho (ver nota de rodapé 19) e Regulamento (CE) nº 3051/95 do Conselho, de 8 de Dezembro de 1995, relativo à gestão da segurança dos *ferries roll-on/roll off* de passageiros (*ferries ro-ro*)) (JO L 320 de 30.12.1995, p.14).

²¹ Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto) (JO L 157 de 7.7.1995, p.1).

²² O Equasis é um sistema que recolhe os dados existentes sobre a segurança a bordo dos navios junto de fontes públicas e privadas e os disponibiliza através da Internet (www.equasis.org). O sistema Equasis foi

dos navios é universalmente reconhecida como um elemento essencial para garantir a segurança no mar, o Comité de Supervisão e o Conselho Editorial do Equasis concordaram que a inserção de um módulo sobre o elemento humano na base de dados iria ao encontro do objectivo de proporcionar informação sobre as características de cada navio em termos de segurança. O módulo sobre o elemento humano tem ainda de ser desenvolvido, mas prevê-se que conterá informações sobre a aplicação da Convenção STCW, os certificados fraudulentos, o cumprimento da Convenção relativa à duração do trabalho e outras convenções da OIT, os casos de marítimos abandonados ou de não pagamento dos salários, os certificados de lotação da segurança, as queixas das tripulações e a existência de convenções colectivas.

3. PROPOSTAS DE ACÇÃO

Como se disse na secção 2, já estão em vigor a nível comunitário medidas importantes para reforçar a segurança e a saúde no trabalho, bem como para melhorar as condições de trabalho a bordo dos navios. Também foram adoptados, ou estão em discussão nas instâncias competentes, instrumentos para promover o emprego dos marítimos da Comunidade. A Comissão considera que as medidas para inverter a tendência para o decréscimo do número de marítimos da Comunidade não devem compreender – pelo menos por enquanto – outras propostas de legislação específica centrada nas questões de emprego. Pelo contrário, é a correcta aplicação da legislação existente e a utilização adequada dos instrumentos comunitários pertinentes que deverão contribuir para inverter as actuais tendências em matéria de emprego.

Contudo, uma questão que a Comissão está decidida a analisar para determinar se é ou não necessária nova legislação comunitária é a dos navios abandonados. É frequente serem abandonados navios nos portos comunitários, ficando as suas tripulações a bordo e sem receberem salário. Para além das consequências humanitárias inaceitáveis destas situações, os navios abandonados também criam problemas às actividades comerciais quotidianas dos portos ao reduzirem o espaço disponível. A Comissão estudará a opção de propor legislação que autorize os portos a venderem os navios abandonados. Simultaneamente, analisará a possibilidade de se aplicarem aos navios as disposições da directiva relativa às transferências de empresas, estabelecimentos ou partes de estabelecimentos²³ e da directiva relativa aos despedimentos colectivos²⁴. Parece inteiramente pertinente assegurar que os marítimos que trabalham a bordo de navios comunitários gozem pelo menos de uma protecção idêntica à dos outros trabalhadores da Comunidade e prevenir a possibilidade de marítimos que trabalham a bordo dos navios comunitários serem abandonados.

A Comissão acredita que os Estados-Membros e os parceiros sociais - no âmbito, nomeadamente, do Comité de Diálogo Social no sector dos transportes marítimos - podem tomar várias medidas práticas importantes neste domínio. Tanto uns como outros têm interesse em encontrar uma solução rápida para a escassez de marítimos da Comunidade e os seus esforços neste sentido devem ser coordenados, de modo a obterem-se os melhores

desenvolvido pela Comissão e a Administração Marítima francesa na sequência da solicitação unânime para se instituir uma maior transparência formulada no âmbito da campanha para um transporte marítimos de qualidade lançada pela Comissão e pelas autoridades do Reino Unido em 1997.

²³ Directiva 77/187/CEE do Conselho, de 14 de Fevereiro de 1977, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferência de empresas, estabelecimentos ou partes de estabelecimentos (JO L 61 de 5.3.1977, p.26).

²⁴ Directiva 98/59/CE do Conselho, de 20 de Julho de 1998, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes aos despedimentos colectivos (JO L 225 de 12.8.1998, p.16).

resultados possíveis. Evidentemente, os armadores da União Europeia devem ser directa e plenamente envolvidos neste exercício, quer do ponto de vista da formação quer através da contribuição para um relançamento da imagem do sector marítimo. Será necessário que os poderes públicos dêem todo o apoio possível aos armadores, nomeadamente reduzindo as desvantagens de custos associadas ao emprego de marítimos comunitários. As escolas náuticas têm também um papel importante a desempenhar, fornecendo a melhor formação possível e ajudando a relançar a imagem global do sector marítimo.

A Comissão recomenda portanto a todos estes actores que congreguem esforços a fim de resolverem o problema da escassez de marítimos da Comunidade e implementem as acções prioritárias a seguir enumeradas.

3.1. Promoção do emprego

3.1.1. Proposta “tripulações” e outras iniciativas dos parceiros sociais na área do emprego

Os serviços regulares de passageiros e *ferry* na União Europeia constituem um sector com grande intensidade de mão-de-obra, que emprega cerca de 30 000 marítimos comunitários. Presentemente, o mercado é servido principalmente por navios de bandeiras comunitárias e predominantemente tripulados por nacionais da Comunidade. Quase 50% do pessoal marítimo dos Estados-Membros da União estão empregados neste sector (20% nos serviços intra-UE e 30% na cabotagem). Os serviços da Comissão crêem que a tendência recente para recorrer a marítimos não comunitários neste sector (inicialmente no serviço de câmaras e depois nos postos de oficial) irá continuar e até mesmo aumentar, em resultado da evolução do mercado e da pressão da concorrência em determinadas linhas. Em resposta a esta situação, a Comissão adoptou, em 29 de Abril de 1998, uma comunicação sobre uma política comum relativa às condições aplicáveis às tripulações dos navios que efectuam serviços regulares de passageiros e *ferry* no interior e entre os Estados-Membros, com duas propostas em anexo: uma proposta de regulamento do Conselho que altera o Regulamento (CEE) nº 3577/92 do Conselho, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima), e uma proposta de directiva do Conselho relativa às condições aplicáveis às tripulações dos navios que efectuam serviços regulares de passageiros e *ferry* entre Estados-Membros²⁵.

A directiva proposta determina que os nacionais de países terceiros empregados a bordo de navios que efectuam serviços regulares de passageiros e *ferry* entre portos situados na União Europeia devem usufruir de condições de trabalho comparáveis às dos nacionais da UE. A Comissão acredita que, ao impor as normas comunitárias para os marítimos empregados neste sector de grande intensidade de mão-de-obra, a directiva criará condições de concorrência equitativas e evitará o *dumping* social e a distorção da concorrência criadas pela contratação de marítimos de países terceiros com salários inferiores aos comunitários. Evitará ainda que os marítimos da Comunidade continuem a ser substituídos por nacionais de países terceiros com menores custos e manterá as oportunidades de emprego para os marítimos comunitários preservando um dos últimos sectores de emprego significativos remanescentes (sobretudo para os marítimos da mestrança e marinhagem e o pessoal de câmaras). Por último, a perspectiva de oportunidades de emprego neste sector poderá estimular a formação de marítimos da Comunidade.

²⁵ JO C 213 de 9.7.1998, p.17.

Enquanto prosseguem os debates no Conselho e no Parlamento Europeu, a Comissão considera que seria útil oferecer em paralelo aos parceiros sociais a possibilidade de discutirem entre si o problema da substituição de marítimos da Comunidade por mão-de-obra mais barata originária de países terceiros no sector dos serviços regulares de passageiros e *ferry*. A Comissão considera que os parceiros sociais poderão abordar o problema de ângulos diferentes e encontrar soluções diferentes das que a Comissão propôs na sua comunicação de 1998 (condições de emprego). Uma vez que os parceiros sociais já cooperaram com êxito no passado, tanto na adopção do acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos como no fornecimento à Comissão de uma contribuição conjunta para a elaboração da presente comunicação, a Comissão acredita que também poderá ser possível adoptar um acordo voluntário em relação a esta questão. Além disso, os parceiros sociais também poderão discutir entre si – se o desejarem – a possibilidade de alargarem o acordo voluntário a outras questões, como o reforço da formação (incluindo a disponibilidade de lugares para formação a bordo), a melhoria das condições de vida e de trabalho, a definição da estrutura das carreiras e os níveis de remuneração.

3.1.2. Campanhas de sensibilização e medidas conexas para promover o emprego

Uma das acções mais urgentemente necessárias para atrair os jovens para as profissões marítimas é o relançamento da imagem do sector marítimo. De todas as iniciativas possíveis nesta área, a Comissão recomenda a organização de campanhas de sensibilização coordenadas, a nível nacional e europeu. Já foram organizados eventos similares em vários Estados-Membros, que se revelaram úteis para mostrar os aspectos positivos das profissões marítimas e fornecer aos jovens informações factuais sobre as oportunidades e as implicações das carreiras marítimas. Dado que um dos elementos positivos da escolha de uma tal carreira é a grande variedade de oportunidades de emprego à disposição dos marítimos num grande número de actividades relacionadas com o mar, as campanhas de sensibilização poderão proporcionar uma útil oportunidade para publicitar as carreiras acessíveis aos marítimos da Comunidade, desde o primeiro emprego a bordo até às possíveis ofertas de emprego em terra após um número razoável de anos no mar. Além disso, as campanhas de sensibilização poderão ajudar a atrair jovens com as características adequadas para o sector marítimo e a reduzir o número de formandos que abandonam os seus estudos antes de os concluírem. Por último, as campanhas – que deverão ser realizadas nos Estados-Membros e adaptadas às circunstâncias específicas – também poderão constituir uma boa oportunidade para promover o acesso das mulheres às profissões marítimas na União Europeia.

As profissões marítimas têm sido historicamente profissões masculinas e é verdade que combinar a vida familiar com o trabalho no mar pode ser mais difícil para as mulheres do que para os homens. No entanto, há funções que as mulheres já podem desempenhar mais facilmente, como as que são realizadas a bordo dos *ferries* que efectuem serviços regulares. Os parceiros sociais devem envidar todos os esforços para promover e facilitar o acesso das mulheres às profissões marítimas, principalmente as que podem ser mais atraentes para as mulheres. As campanhas de sensibilização poderão proporcionar uma oportunidade útil neste aspecto. Os parceiros sociais deverão também procurar resolver os inaceitáveis problemas de discriminação e preconceito com que se confrontam muitas mulheres empregadas a bordo de navios da União²⁶.

²⁶ Num inquérito recentemente realizado pelo NUMAST (Sindicato dos Oficiais da Marinha, Aviação e Transportes Marítimos) entre os seus membros do sexo feminino, 76% e 47% das inquiridas disseram ter sido alvo respectivamente de assédio sexual a bordo e de discriminação sexual.

As medidas destinadas a promover o emprego feminino a bordo dos navios estariam em sintonia com o plano da OMI para a integração das mulheres no sector marítimo e com a recomendação STCW para que haja especial cuidado em garantir a igualdade de acesso de homens e mulheres a todos os sectores de actividade marítimos, se dê relevo ao papel das mulheres nas profissões marítimas e se promova uma maior participação destas na formação marítima e em todos os níveis do sector marítimo. As medidas de promoção do emprego feminino a bordo dos navios da União Europeia e de combate à discriminação e ao preconceito contra as mulheres estariam também em harmonia com a política geral da Comunidade de igualdade de tratamento entre homens e mulheres. Nesta matéria, a Comissão recomenda que os Estados-Membros e os parceiros sociais garantam a correcta aplicação da legislação existente no domínio da igualdade dos sexos e a rápida adopção da legislação recentemente proposta que penaliza o assédio sexual no local de trabalho²⁷.

3.2. Condições de vida e de trabalho

Os armadores podem fazer muita coisa para tornar a vida a bordo dos navios mais atractiva e para mostrar que as condições de vida e de trabalho têm aspectos interessantes. As modernas tecnologias da informação oferecem uma ampla gama de possibilidades nesta área. Por exemplo, deveria ser oferecida aos marítimos a possibilidade de se manterem em contacto com as suas famílias e amigos através do correio electrónico. Deveria ponderar-se a possibilidade de instalar salas de computadores a bordo dos navios e de fornecer computadores às famílias dos marítimos, em suas casas. Prover os navios com salas de leitura, aparelhagens de som e gravadores de vídeo poderia ser outra opção. De todas as medidas deste tipo, a mais importante parece ser o planeamento de uma rotação conveniente entre os períodos no mar e em terra. Os armadores e os representantes sindicais deveriam procurar chegar a um compromisso equilibrado entre o desejo dos marítimos de passarem mais tempo em terra e os encargos financeiros das empresas (repatriação das tripulações e necessidade de duas tripulações por navio).

Também se deveria analisar o melhoramento das condições de vida a bordo mediante a utilização da moderna tecnologia das consultas médicas a longa distância (telemedicina). Os projectos de investigação financiados pela Comissão demonstraram que, para proteger a segurança e a saúde dos marítimos, é possível criar um serviço de emergência integrado e multilingue, a nível mundial, que funcione 24 horas por dia e que permita transmitir pareceres médicos via satélite e via RDIS (Rede Digital com Integração de Serviços) terrestres. Os pedidos de ajuda provenientes de navios que andem no mar podem ser transmitidos através de ligações navio-terra encaminhadas para uma RDIS de prestadores de cuidados de saúde e depois para os especialistas adequados. Os teleconsultores de saúde poderão também interagir à distância com guias médicos multimédia locais, para demonstrar os procedimentos adequados aos paramédicos que se encontrem no local.

Directamente relacionadas com as medidas destinadas a melhorar as condições de vida e de trabalho a bordo estão as medidas para restaurar o prestígio social e a satisfação profissional que anteriormente proporcionavam as profissões marítimas. Os parceiros sociais deveriam definir as medidas susceptíveis de produzir o efeito desejado e aplicá-las com urgência. Em especial, e uma vez que só uma diferença salarial considerável entre os postos de trabalho a

²⁷ Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 76/207/CEE do Conselho relativa à concretização do princípio da igualdade de tratamento entre homens e mulheres no que se refere ao acesso ao emprego, à formação e promoção profissionais e às condições de trabalho (COM/2000/334 final).

bordo e em terra convencerá os jovens da União a embarcarem e conseguirá manter no mar os marítimos existentes, a Comissão insta os armadores da UE a ponderarem atentamente a necessidade de aumentar os salários dos oficiais que servem nos seus navios. Vale a pena recordar aqui as recentes estatísticas publicadas pela Organização Internacional do Trabalho, que revelam uma diminuição dos salários médios dos marítimos qualificados da Comunidade entre 1992 e 1999²⁸.

3.3. Perspectivar o ensino e a formação no domínio marítimo

3.3.1. *Ensino e formação no domínio marítimo*

A chave para melhorar as qualificações dos marítimos da Comunidade e aumentar a sua empregabilidade e mobilidade é uma formação marítima adequada. Marítimos adequadamente formados ajudarão por sua vez o sector marítimo europeu a tornar-se mais **competitivo** e a alcançar melhores normas de **segurança e protecção do ambiente**. Na verdade, a segurança e a protecção do ambiente serão impossíveis a longo prazo sem um investimento em marítimos de qualidade.

Os institutos marítimos da União Europeia fornecem uma formação de alta qualidade, e os marítimos da Comunidade são normalmente considerados dos mais habilitados do mundo. No entanto, o crescente desinteresse pelas profissões marítimas provocou um excesso de vagas nos cerca de 120 institutos europeus que ministram ensino e formação nesta área e cuja sobrevivência futura parece agora duvidosa. Além disso, as constantes alterações do quadro regulamentar, as tecnologias modernas e o funcionamento do sector dos transportes marítimos a nível global exigem um tremendo esforço de adaptação às novas circunstâncias, e um sistema europeu de ensino e formação fragmentado poderá ter dificuldade em enfrentá-las.

A formação marítima – como qualquer outra formação – é uma área em que os Estados-Membros detêm a principal responsabilidade. É necessário que os poderes públicos e os armadores – que de futuro terão de investir mais na formação e na progressão na carreira numa perspectiva de longo prazo do pessoal das suas empresas – unam esforços para preservar e melhorar os sistemas europeus de ensino e formação no domínio marítimo. A Comissão não pretende substituir-se aos Estados-Membros ou aos parceiros sociais neste domínio. Todavia, embora respeite o princípio da subsidiariedade, deseja chamar a atenção de todos os actores pertinentes para uma série de medidas que poderão ser tomadas para ajudar o sistema de ensino e formação marítimos a responder aos significativos desafios com que está confrontado.

O primeiro desafio para o sistema de ensino e formação no domínio marítimo é formar marítimos de qualidade, capazes de trabalhar a bordo de navios modernos de qualidade elevada. Para garantir que este desafio é respondido a nível comunitário, seria em primeiro lugar necessário que os institutos de formação analisassem cuidadosamente e, se fosse caso disso, revissem os seus **programas de ensino**. É essencial que estes correspondam às exigências globais do sector dos transportes marítimos (familiaridade com a legislação internacional – em especial as disposições da Convenção STCW e do Código ISM – e com as modernas tecnologias) e que assegurem um bom conhecimento da língua inglesa. Igualmente importantes é uma **maior harmonização dos actuais sistemas nacionais de ensino e formação marítimos**, susceptível de incentivar uma “fertilização cruzada” proveitosa e

²⁸ Neste período de sete anos, as remunerações médias mensais dos marítimos qualificados diminuíram 53% para os alemães, 51% para os belgas, 43% para os dinamarqueses, 49% para os holandeses, 26% para os portugueses e 14% para os franceses.

produzir uma melhoria global dos sistemas de ensino e formação dos Estados-Membros. Também deve ser dada alguma atenção à concentração dos recursos num **menor número de institutos de ensino e formação marítimos** de modo a reduzir os custos (em especial para assegurar a disponibilidade de equipamento moderno, nomeadamente simuladores sofisticados) e aumentar, simultaneamente, a qualidade do ensino e formação europeus nesta área.

Qualquer análise das medidas destinadas a garantir uma formação de qualidade e marítimos de qualidade não pode esquecer a questão da **formação a bordo**, que se está a tornar um problema crucial no sector marítimo da União. Um período de embarque aprovado é um elemento obrigatório, internacionalmente reconhecido, dos programas de formação dos marítimos. Nos últimos anos, passou a haver menos lugares disponíveis para formação a bordo nos navios comunitários, sobretudo porque os armadores têm tentado diminuir os custos relacionados com este tipo de formação, quer oferecendo menos lugares para formação a bordo nos navios existentes quer encomendando navios com menos lugares disponíveis para estagiários. Os armadores devem reconhecer a sua responsabilidade directa na formação dos marítimos comunitários e estar prontos para suportar os encargos administrativos e financeiros decorrentes da formação a bordo. A Comissão recomenda, neste aspecto, que os armadores analisem também a possibilidade de oferecer formação a bordo a vários estagiários em simultâneo, de modo a reduzir a sensação de isolamento que os jovens podem sentir durante as suas primeiras experiências de navegação. Entretanto, é necessário que os poderes públicos equacionem todas as soluções possíveis para aliviar o ónus financeiro que a formação a bordo impõe aos armadores. As orientações da Comunidade sobre os auxílios estatais aos transportes marítimos oferecem algumas opções interessantes neste capítulo e a Comissão irá avaliar cuidadosamente se a próxima revisão das orientações deverá ou não incluir novas medidas relativas à formação a bordo. Por último, os Estados-Membros deverão considerar a possibilidade de uma acção comum nos organismos internacionais competentes para que passe a ser exigido internacionalmente que os navios sejam construídos com um número adequado de lugares para formação a bordo.

O segundo desafio consiste em dotar os marítimos dos conhecimentos de que necessitam para aumentar as suas perspectivas de mobilidade. Neste aspecto, a formação inicial deve ser seguida por **curios de actualização contínua** para permitir que os marítimos se adaptem à especialização dos navios e aos novos equipamentos existentes a bordo, bem como aos novos requisitos legais. Esses cursos aumentariam a mobilidade dos marítimos da Comunidade, tanto entre os diferentes tipos de navios especializados como entre o serviço de convés e o serviço de máquinas. Embora o primeiro tipo de mobilidade seja expressamente mencionado na Convenção STCW e seja normalmente contemplado nos institutos de ensino e formação marítimos europeus, é necessário um maior esforço para estabelecer os critérios que deverão nortear a mobilidade dual e a sua aplicação prática nos referidos institutos. Também deverão ser fornecidos **curios de requalificação** para incentivar a passagem de marítimos da mestrança e marinagem a oficiais e para os oficiais subirem na carreira. As muitas oportunidades de formação a longa distância deverão ser exploradas e implementadas nos cursos de actualização e requalificação.

O terceiro desafio é o da adaptação à evolução dos padrões da profissão, isto é, munir os marítimos das ferramentas necessárias para ocuparem postos de trabalho em terra após um número razoável de anos no mar. Para isso, é importante que a formação marítima inicial e os cursos de actualização supramencionados também incluam os aspectos comerciais do transporte marítimo (isto é, direito marítimo, economia e gestão), a fim de possibilitar aos marítimos da Comunidade uma melhor compreensão dos requisitos profissionais e dos métodos de trabalho das suas futuras ocupações em terra. Neste aspecto, seria útil que os

institutos de ensino e formação no domínio marítimo e os parceiros sociais colaborassem na definição de objectivos comuns e, em especial, da **estrutura das carreiras** dos marítimos. Isto é ainda mais importante pelo facto de as administrações marítimas nacionais dos Estados-Membros irem necessitar de mais pessoal para o desempenho do crescente número de tarefas que lhes são impostas pela legislação comunitária adoptada ou proposta em matéria de segurança marítima. Será necessário um número crescente de inspectores para efectuarem as vistorias no quadro da inspecção de navios pelo Estado do porto e as tarefas ligadas à vigilância da navegação. É, por conseguinte, importante que os marítimos recebam uma formação adequada para desempenharem essas funções, que – a par de outras profissões no sector privado marítimo – se afiguram uma continuação natural da sua experiência a bordo.

Para além destes três desafios principais, deverão estudar-se as medidas seguintes, que podem ajudar a solucionar o problema da carência de marítimos comunitários e que poderão, simultaneamente implicar algumas alterações no actual sistema de formação marítima. A primeira medida seria tentar – no respeito do direito internacional e comunitário – **reduzir os requisitos para obtenção dos diversos tipos de certificados**, como os vigentes para a admissão aos cursos que conferem certificados sem restrições. Enquanto a harmonização dos sistemas de ensino e formação atrás referida permitiria melhorar o **reconhecimento mútuo dos certificados de competência** pelos Estados-Membros, outra medida seria a eliminação dos obstáculos remanescentes ao emprego de marítimos comunitários a bordo de qualquer navio que arvore bandeira de um Estado-Membro da UE. Por último, deveriam ser feitos esforços para **facilitar o acesso a postos de oficial** da marinha de comércio a pessoas que já tenham qualificações prévias, por exemplo, oficiais de embarcações de pesca e antigos oficiais da Marinha. Há que definir e desenvolver iniciativas de formação *ad hoc* para este efeito.

3.3.2. *Iniciativas comunitárias*

O apoio financeiro da Comunidade às actividades de formação marítima é, sem dúvida, uma possibilidade atraente, mas não deve ser sobrestimada. Os fundos comunitários podem – e devem – ser utilizados para apoiar os planos de formação marítima produzidos pelos Estados-Membros e os armadores, mas não podem assegurar todo o apoio financeiro necessário para uma acção como a de travar o decréscimo do número de marítimos da Comunidade.

A Comissão já pôs de parte a possibilidade de criar um fundo comunitário específico para a formação marítima, e continua convicta de que esta não é uma opção realista. No entanto, recomenda veementemente que os Estados-Membros e os parceiros sociais explorem e utilizem melhor as oportunidades oferecidas pelos instrumentos comunitários existentes para apoio financeiro à formação, nomeadamente o Fundo Social Europeu e os Fundos estruturais e, em especial, os programas Socrates e Leonardo da Vinci. Dentro da mesma lógica, os Estados-Membros deverão estudar e explorar as oportunidades oferecidas no domínio dos recursos humanos pela iniciativa Equal, uma nova iniciativa comunitária que irá promover novos meios de combate a todas as formas de discriminação e desigualdades relacionadas com o mercado de trabalho, através da cooperação transnacional.

Os Estados-Membros e os parceiros sociais são convidados a dar a prioridade necessária à formação marítima e a iniciativas em matéria de recursos humanos neste sector, ao planearem a sua participação nos programas comunitários.

3.4. Apoio do programa de investigação

Não obstante a responsabilidade do próprio sector em pôr cobro ao decréscimo do número de marítimos da Comunidade, a União Europeia pode ajudá-lo nessa missão patrocinando projectos de investigação. Entre os domínios de investigação de particular relevância que poderão ser explorados no âmbito do futuro 6º Programa-Quadro (actividades de apoio às políticas comunitárias) incluem-se os seguintes:

- Definição do perfil dos candidatos adequados, de modo a melhorar a selecção dos marítimos formandos e reduzir potencialmente as elevadas taxas de abandono escolar.
- Factores de motivação que incentivem as pessoas a embarcar, permanecer no mar ou ocupar um posto de trabalho em terra.
- Perfil dos postos de trabalho e estrutura das carreiras presentes e futuros, tanto no mar como em terra, bem como as mais recentes fórmulas de definição dos postos de trabalho.
- Melhorias possíveis nas condições de vida e de trabalho a bordo, incluindo as comunicações entre os membros da tripulação e as suas famílias e amigos, agora disponíveis graças às modernas tecnologias da informação.
- Possibilidade de harmonização dos actuais sistemas nacionais de ensino e formação no domínio marítimo e eventual concentração de recursos num número mais pequeno de institutos.

4. CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A Comissão já começou a debruçar-se sobre o problema da escassez de marítimos comunitários. No seu entender, esta diligência tem de ser prosseguida e reforçada através da acção conjunta de todos os actores interessados, a fim de se remediar a preocupante situação existente. É por esta razão que a Comissão recomenda as acções prioritárias a seguir enumeradas.

- A correcta aplicação da actual legislação comunitária e internacional relativa às condições de vida e de trabalho e à qualidade das operações a bordo dos navios é uma ferramenta fundamental não só para aumentar a segurança no mar e prevenir a poluição, mas também para atacar o problema do declínio das profissões marítimas. Os Estados-Membros deverão assegurar que essa legislação é adequadamente aplicada; a Comissão, por seu lado, acompanhará este processo e assegurará a transparência do mesmo através do sistema Equasis. A Comissão convida também todos os Estados-Membros a analisarem a melhor maneira de utilizar, a nível nacional, as possibilidades de apoio ao emprego dos marítimos comunitários oferecidas pelas orientações relativas aos auxílios estatais.
- Os serviços regulares de passageiros e *ferry* na União Europeia são um sector com grande intensidade de mão-de-obra e em que predominam navios de bandeiras comunitárias tripulados maioritariamente por nacionais da UE. Os marítimos da Comunidade enfrentam neste sector uma concorrência crescente de mão-de-obra mais barata oriunda de países terceiros. A Comissão propôs uma solução para este problema na sua comunicação de 1998. Ao mesmo tempo que prossegue a discussão das propostas da Comissão nas instâncias competentes, os parceiros sociais poderão, em paralelo, encontrar soluções diferentes para o mesmo problema através de um acordo voluntário.

- A Comissão recomenda que os Estados-Membros e os parceiros sociais organizem campanhas de sensibilização coordenadas a nível nacional e europeu para relançar a imagem do sector dos transportes marítimos e dar aos jovens uma visão factual das oportunidades e implicações de uma carreira marítima. Isto poderá, por seu turno, contribuir para que menos formandos abandonem os estudos antes de os concluírem. As campanhas de sensibilização podem também constituir uma boa oportunidade para promover e facilitar o acesso das mulheres às profissões marítimas, em especial as que elas possam considerar mais atractivas.
- Algumas medidas simples, apoiadas pelas novas tecnologias, podem melhorar significativamente as condições de vida e de trabalho a bordo dos navios. A Comissão recomenda que os armadores explorem estas possibilidades, bem como a de organizar uma rotação entre os períodos no mar e em terra mais conveniente para os marítimos. A Comissão convida também os parceiros sociais a tomarem medidas adequadas para aumentar o prestígio social e a satisfação profissional proporcionados pelas profissões marítimas. A medida mais urgente seria os armadores aumentarem os salários dos oficiais comunitários.
- Preservar um sistema de formação marítima de qualidade elevada na União Europeia é essencial para a sobrevivência das profissões marítimas na Comunidade, a competitividade do sector marítimo europeu e o reforço da segurança e da protecção do ambiente. Os poderes públicos, os armadores e as escolas náuticas devem unir esforços para assegurar que os sistemas de ensino e formação dos Estados-Membros neste domínio satisfazem todos os requisitos do quadro regulamentar, das tecnologias modernas e do sector dos transportes marítimos a nível mundial, incluindo um bom conhecimento da língua inglesa. A Comissão recomenda ainda que os Estados-Membros e os parceiros sociais implementem medidas urgentes para garantir um número suficiente de lugares para estagiários que queiram receber formação a bordo, proporcionar aos marítimos da Comunidade cursos de actualização e/ou requalificação e aumentar a mobilidade dos marítimos da Comunidade.
- Existem instrumentos comunitários que permitem o apoio financeiro à formação marítima, bem como iniciativas comunitárias no domínio dos recursos humanos. A Comissão recomenda que os Estados-Membros e os parceiros sociais explorem e tirem partido das oportunidades oferecidas por estes instrumentos. Em especial, os Estados-Membros são convidados a dar uma prioridade adequada à formação marítima e a iniciativas marítimas no domínio dos recursos humanos, ao planearem a sua participação nos programas comunitários.
- A Comunidade poderá apoiar os esforços do sector no sentido de pôr termo à actual escassez de marítimos comunitários patrocinando projectos de investigação *ad hoc* no âmbito do futuro 6º Programa-Quadro.

ANEXO I

Legislação comunitária adoptada no domínio social e aplicável aos navios

Disposições sociais gerais	Directiva 75/34/CEE do Conselho, de 17 de Dezembro de 1974, relativa ao direito de os nacionais de um Estado-Membro permanecerem no território de outro Estado-Membro depois de nele terem exercido uma actividade não assalariada (JO L 014, 20/1/1975, p.10)
	Directiva 76/207/CEE do Conselho, de 9 de Fevereiro de 1976, relativa à concretização do princípio da igualdade de tratamento entre homens e mulheres no que se refere ao acesso ao emprego, à formação e promoção profissionais e às condições de trabalho (JO L 039, 14/2/1976, p.40)
	Directiva 86/613/CEE do Conselho, de 11 de Dezembro de 1986, relativa à aplicação do princípio da igualdade de tratamento entre homens e mulheres que exerçam uma actividade independente incluindo a actividade agrícola, bem como à protecção da maternidade (JO L 359, 19/12/1986, p.56)
	Directiva 97/80/CE do Conselho, de 15 de Dezembro de 1997, relativa ao ónus da prova nos casos de discriminação baseada no sexo (JO L 014, 20/1/1998, p.6)
Saúde e segurança no trabalho	Directiva 76/579/Euratom do Conselho, de 1 de Junho de 1976, que fixa as normas de base revistas relativas à protecção sanitária da população e dos trabalhadores contra os perigos resultantes da radiação ionizante (JO L 187, 12/7/1976, p.1)
	Directiva 78/610/CEE do Conselho, de 29 de Junho de 1978, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas dos Estados-Membros respeitantes à protecção sanitária dos trabalhadores expostos ao cloreto de vinilo monómero (JO L 197, 22/7/1978, p.12)
	Directiva 80/836/Euratom do Conselho, de 15 de Julho de 1980, que altera as directivas que fixam as normas de base relativas à protecção sanitária da população e dos trabalhadores contra os perigos resultantes das radiações ionizantes (JO L 246, 17/9/1980, p.1)
	Directiva 82/501/CEE do Conselho, de 24 de Junho de 1982, relativa aos riscos de acidentes graves de certas actividades industriais (JO L 230, 5/8/1982, p.1)
	Directiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de Junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho (JO L 183, 29/6/1989, p.1)
	Directiva 89/655/CEE do Conselho, de 30 de Novembro de 1989, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde para a utilização pelos trabalhadores de equipamentos de trabalho no trabalho (segunda directiva especial, na acepção do nº 1 do artigo 16º da Directiva 89/391/CEE) (JO L 393, 30/12/1989, p.13)

Saúde e segurança no trabalho	Directiva 89/656/CEE do Conselho, de 30 de Novembro de 1989, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde para a utilização pelos trabalhadores de equipamentos de protecção individual no trabalho (terceira directiva especial, na acepção do nº 1 do artigo 16º da Directiva 89/391/CEE) (JO L 393, 30/12/1989, p.18)
	Directiva 90/269/CEE do Conselho, de 29 de Maio de 1990, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde respeitantes à movimentação manual de cargas que comportem riscos, nomeadamente dorso-lombares, para os trabalhadores (quarta directiva especial na acepção do nº 1 do artigo 16º da Directiva 89/391/CEE) (JO L 156, 21/6/1990, p.9)
	Directiva 90/394/CEE do Conselho, de 28 de Junho de 1990, relativa à protecção dos trabalhadores contra riscos ligados à exposição a agentes cancerígenos durante o trabalho (sexta directiva especial na acepção do nº 1 do artigo 16º da Directiva 89/391/CEE) (JO L 196, 26/7/1990, p.1)
	Directiva 90/679/CEE do Conselho, de 26 de Novembro de 1990, relativa à protecção dos trabalhadores contra os riscos ligados à exposição a agentes biológicos durante o trabalho (sétima Directiva especial na acepção do nº 1 do artigo 16º da Directiva 89/391/CEE) (JO L 374, 31/12/1990, p.1)
	Directiva 90/641/Euratom do Conselho, de 4 de Dezembro de 1990, relativa à protecção dos trabalhadores externos sujeitos ao risco de radiações ionizantes durante a intervenção numa zona controlada (JO L 349, 13/12/1990, p.21)
	Directiva 92/29/CEE do Conselho, de 31 de Março de 1992, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde com vista a promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios (JO L 113, 30/4/1992, p.19)
	Directiva 92/57/CEE do Conselho, de 24 de Junho de 1992, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde a aplicar nos estaleiros temporários ou móveis (oitava directiva especial na acepção do nº 1 do artigo 16º da Directiva 89/391/CEE) (JO L 245, 26/8/1992, p.6)
	Directiva 92/58/CEE do Conselho, de 24 de Junho de 1992, relativa às prescrições mínimas para a sinalização de segurança e/ou de saúde no trabalho (nona directiva especial na acepção do nº 1 do artigo 16º da Directiva 89/391/CEE) (JO L 245, 26/8/1992, p.23)
	Directiva 92/85/CEE do Conselho, de 19 de Outubro de 1992, relativa à implementação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde das trabalhadoras grávidas, puérperas ou lactantes no trabalho (décima directiva especial na acepção do nº 1 do artigo 16º da Directiva 89/391/CEE) (JO L 348, 28/11/1992, p.1)
	Directiva 93/103/CE do Conselho, de 23 de Novembro de 1993, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca (décima terceira directiva especial na acepção do nº 1 do artigo 16º da Directiva 89/391/CEE) (JO L 307, 13/12/1993, p.1)

Saúde e segurança no trabalho	Directiva 96/29/Euratom do Conselho, de 13 de Maio de 1996, que fixa as normas de segurança de base relativas à protecção sanitária da população e dos trabalhadores contra os perigos resultantes das radiações ionizantes (JO L 159, 29/6/1996, p.1)
	Directiva 96/82/CE do Conselho, de 9 de Dezembro de 1996, relativa ao controlo dos perigos associados a acidentes graves que envolvem substâncias perigosas (JO L 010, 14/1/1997, p.13)
	Directiva 98/24/CE do Conselho, de 7 de Abril de 1998, relativa à protecção da segurança e da saúde dos trabalhadores contra os riscos ligados à exposição a agentes químicos no trabalho (décima quarta directiva especial na acepção do nº 1 do artigo 16º da Directiva 89/391/CEE) (JO L 131, 5/5/1998, p. 1)
Condições de trabalho	Directiva 75/117/CEE do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1975, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros no que se refere à aplicação do princípio da igualdade de remuneração entre os trabalhadores masculinos e femininos (JO L 045, 19/2/1975, p.19)
	Directiva 80/987/CEE do Conselho, de 20 de Outubro de 1980, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à protecção dos trabalhadores assalariados em caso de insolvência do empregador (JO L 283, 28/10/1980, p.23)
	Directiva 91/383/CEE do Conselho, de 25 de Junho de 1991, que completa a aplicação de medidas tendentes a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores que têm uma relação de trabalho a termo ou uma relação de trabalho temporário (JO L 206, 29/7/1991, p.19)
	Directiva 91/533/CEE do Conselho, de 14 de Outubro de 1991, relativa à obrigação de a entidade patronal informar o trabalhador sobre as condições aplicáveis ao contrato ou à relação de trabalho (JO L 288, 18/10/1991, p.32)
	Directiva 94/33/CE do Conselho, de 22 de Junho de 1994, relativa à protecção dos jovens no trabalho (JO L 216, 20/8/1994, p.12)
	Directiva 94/45/CE do Conselho, de 22 de Setembro de 1994, relativa à instituição de um conselho de empresa europeu ou de um procedimento de informação e consulta dos trabalhadores nas empresas ou grupos de empresas de dimensão comunitária (JO L 254, 30/9/1994, p.64)
	Directiva 96/71/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Dezembro de 1996, relativa ao destacamento de trabalhadores no âmbito de uma prestação de serviços (JO L 018, 21/1/1997, p.1)
	Directiva 96/34/CE do Conselho, de 3 de Junho de 1996, relativa ao acordo-quadro sobre a licença parental celebrado pela UNICE, pelo CEEP e pela CES (JO L 145, 19/6/1996, p.4)
	Directiva 97/81/CE do Conselho, de 15 de Dezembro de 1997, respeitante ao acordo-quadro relativo ao trabalho a tempo parcial celebrado pela UNICE, pelo CEEP e pela CES - Anexo: Acordo-quadro relativo ao trabalho a tempo parcial (JO L 014, 20/1/1998, p.9)

Condições de trabalho	Directiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de Junho de 1999, respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST) - Anexo: Acordo Europeu relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos (JO L 167, 2/7/1999, p.33)
Princípios de segurança social	Directiva 79/7/CEE do Conselho, de 19 de Dezembro de 1978, relativa à realização progressiva do princípio da igualdade de tratamento entre homens e mulheres em matéria de segurança social (JO L 006, 10/1/1979, p.24)
	Directiva 86/378/CEE do Conselho, de 24 de Julho de 1986, relativa à aplicação do princípio da igualdade de tratamento entre homens e mulheres aos regimes profissionais de segurança social (JO L 225, 12/8/1986, p.40)
	Directiva 89/105/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1988, relativa à transparência das medidas que regulamentam a formação do preço das especialidades farmacêuticas para uso humano e a sua inclusão nos sistemas nacionais de seguro de saúde (JO L 040, 11/2/1989, p.8)
Aplicação aos trabalhadores migrantes	Directiva 64/221/CEE do Conselho, de 25 de Fevereiro de 1964, para a coordenação de medidas especiais relativas aos estrangeiros em matéria de deslocação e estada justificadas por razões de ordem pública, segurança pública e saúde pública (JO 056, 04/4/1964, p.850)
	Directiva 98/49/CE do Conselho de 29 de Junho de 1998 relativa à salvaguarda dos direitos a pensão complementar dos trabalhadores assalariados e independentes que se deslocam no interior da Comunidade (JO L 209, 25/7/1998, p.46)
	Regulamento (CEE) nº 1408/71 do Conselho, de 14 de Junho de 1971, relativo à aplicação dos regimes de segurança social aos trabalhadores assalariados e aos membros da sua família que se deslocam no interior da Comunidade (JO L 149, 5/7/1971, p.2)

ANEXO II

Convenções e recomendações da OIT em matéria de trabalho marítimo

Gerais	
Recomendação 9	Códigos nacionais dos marítimos, 1920
Recomendação 107	Contratação dos marítimos (navios estrangeiros), 1958
Recomendação 108	Condições sociais e segurança (marítimos), 1958
Recomendação 139	Emprego dos marítimos (evolução técnica), 1970
Convenção 145	Continuidade do emprego (marítimos), 1976
Recomendação 154	Continuidade do emprego (marítimos), 1976
Convenção 147	Navios mercantes (normas mínimas), 1976
Protocolo (*)	Protocolo de 1996 à Convenção relativa às normas mínimas a observar nos navios mercantes
Recomendação 155	Marinha de comércio (melhoria das normas), 1976
Formação e primeiro emprego	
Convenção 9	Colocação dos marítimos, 1920
Convenção 179	Contratação e colocação dos marítimos, 1996
Recomendação 186	Contratação e colocação dos marítimos, 1996
Convenção 22	Contrato de trabalho dos marítimos, 1926
Convenção 108	Documentos de identificação dos marítimos, 1958
Recomendação 137	Formação profissional (marítimos), 1970
Condições de admissão no emprego	
Convenção 7	Idade mínima (mar), 1920
Convenção 58	Idade mínima (mar) (revista), 1936
Convenção 16	Exame médico dos jovens (mar), 1921
Convenção 73	Exame médico (marítimos), 1946
Certificados de competência	
Convenção 53	Certificados de competência dos oficiais, 1936
Convenção 69	Certificação dos cozinheiros de bordo, 1946
Convenção 74	Certificados de aptidão de marinheiro qualificado, 1946
Condições gerais de emprego	
Convenção 180 (*)	Duração do trabalho a bordo e lotações dos navios, 1996
Recomendação 187	Salários, duração do trabalho a bordo e lotações dos navios, 1996
Convenção 91	Férias remuneradas (marítimos) (revista), 1949
Convenção 146	Férias anuais remuneradas dos marítimos, 1976
Convenção 23	Repatriamento dos marítimos, 1926
Recomendação 27	Repatriamento (comandantes de navio e aprendizes), 1926
Convenção 166	Repatriamento dos marítimos (revista), 1987
Recomendação 174	Repatriamento dos marítimos, 1987
Recomendação 153	Protecção dos jovens marítimos, 1976

Segurança, saúde e bem-estar	
Convenção 68	Alimentação e serviço de mesa (tripulações dos navios), 1946
Recomendação 78	Roupa de cama, utensílios de mesa e disposições várias (tripulações dos navios), 1946
Convenção 92	Alojamento das tripulações (revista), 1949
Convenção 133	Alojamento das tripulações (disposições complementares), 1970
Recomendação 140	Alojamento das tripulações (ar condicionado), 1970
Recomendação 141	Alojamento das tripulações (controlo do ruído), 1970
Convenção 134	Prevenção de acidentes de trabalho (marítimos), 1970
Recomendação 142	Prevenção de acidentes de trabalho (marítimos), 1970
Recomendação 48	Bem-estar dos marítimos nos portos, 1936
Recomendação 138	Bem-estar dos marítimos, 1970
Convenção 163	Bem-estar dos marítimos, 1987
Recomendação 173	Bem-estar dos marítimos, 1987
Convenção 164	Protecção da saúde e assistência médica (marítimos), 1987
Recomendação 105	Farmácias de bordo, 1958
Recomendação 106	Consultas médicas no mar, 1958
Inspecção das condições de trabalho	
Convenção 178	Inspecção das condições de trabalho (marítimos), 1996
Recomendação 185	Inspecção das condições de trabalho (marítimos), 1996
Segurança social	
Convenção 8	Indemnização por desemprego (naufrágio), 1920
Recomendação 10	Seguro de desemprego (marítimos), 1920
Convenção 55	Responsabilidade do armador (doença ou acidentes dos marítimos), 1936
Convenção 56	Seguro de doença (mar), 1936
Convenção 165	Segurança social (marítimos) (revista), 1987
Convenção 71	Pensões dos marítimos, 1946
Normas internacionais de trabalho aplicáveis a todos os trabalhadores, incluindo os marítimos	
Convenção 87	Liberdade sindical e protecção do direito sindical, 1948
Convenção 98	Direito de organização e negociação colectiva, 1949
Convenção 130	Assistência médica e subsídios de doença, 1969
Convenção 138	Idade mínima, 1973

(*) Convenção ou Protocolo que não está em vigor