

¹CONVENÇÃO N. 133

Alojamento a Bordo de Navios (Disposições Complementares)

I — Aprovada na 55ª reunião da Conferência Internacional do Trabalho (Genebra — 1970), em complemento à Convenção n. 92, de 1949, sobre alojamento de tripulação a bordo (revisão), também ratificada pelo nosso País. A Convenção n. 133 entrou em vigor no plano internacional em 27.8.91.

II — Dados referentes ao Brasil:

a) aprovação = Decreto Legislativo n. 222, de 12.12.91, do Congresso Nacional;

b) ratificação = 16 de abril de 1992;

c) promulgação — Decreto n. 1.257, de 29 de setembro de 1994;

d) vigência nacional = 16 de abril de 1993.

“A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho,

Convocada a Genebra pelo Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho e tendo ali se reunido a 14 de outubro de 1970, em sua quinquagésima quinta sessão;

Tendo constatado que a Convenção sobre Alojamento da Tripulação a Bordo (revista), 1949, fixa normas pormenorizadas sobre tais assuntos como camarotes, refeitórios, salas de recreio, ventilação, aquecimento, iluminação e instalações sanitárias a bordo de navios;

Considerando que, à luz da evolução rápida das características de construção e da exploração dos navios modernos, os alojamentos da tripulação podem ser aperfeiçoados;

Depois de haver decidido adotar diversas propostas sobre alojamento da tripulação, questão que constitui o segundo ponto da ordem do dia da sessão;

Depois de haver decidido que estas propostas devem tomar a forma de uma convenção internacional, complementar à Convenção sobre Alojamento da Tripulação (revista), 1949, adota neste trigésimo dia de outubro de mil novecentos e setenta a seguinte convenção doravante denominada ‘Convenção sobre Alojamento da Tripulação (Disposições Complementares), 1970’:

PARTE I DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º — 1. A presente Convenção aplicar-se-á a qualquer navio empregado na navegação marítima, de propriedade pública ou privada, utilizado, para fins comerciais; no transporte de mercadorias ou de passageiros ou em qualquer fim comercial, que estiver registrado num território em que a presente Convenção vigorar e cuja quilha tiver sido

¹ Texto extraído do livro “Convenções da OIT” de Arnaldo Süssekind, 2ª edição, 1998. 338p. Gentilmente cedido pela Ed. LTR.

batida — ou cuja construção se achar em estágio equivalente na data ou após a data da entrada em vigor da Convenção nesse território.

2. Caberá à legislação nacional determinar as condições em que um navio possa ser considerado navio empregado na navegação marítima, para os fins de aplicação da presente Convenção.

3. A presente Convenção aplicar-se-á aos rebocadores, na medida em que isso for razoável e possível.

4. A presente Convenção não se aplicará:

a) aos navios de arqueação inferior a 1.000 toneladas;

b) aos navios em que a vela for o meio principal de propulsão; mesmo equipado de motores auxiliares;

c) aos navios utilizados na pesca, na pesca da baleia ou em operações análogas;

d) aos aerobarcos e deslizadores a colchão de ar.

5. Entretanto, a presente Convenção aplicar-se-á, na medida em que isso for razoável e possível:

a) aos navios de 200 a 1.000 toneladas;

b) ao alojamento de pessoas empregadas no trabalho normal de bordo nos navios utilizados na pesca da baleia ou em operações análogas.

6. A plena aplicação de qualquer das prescrições referidas no art. 3º poderá ser modificada, em relação a qualquer navio, se a autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e/ou aos armadores e aos sindicatos bona fide dos marítimos, considerar que essas modificações trarão vantagens que resultem no estabelecimento de condições que, em seu conjunto, não sejam menos favoráveis que as que decorreriam da plena aplicação da presente Convenção. Os pormenores sobre todas as modificações dessa natureza serão comunicadas pelo Membro interessado ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho.

7. Outrossim, a autoridade competente determinará, após consulta às organizações de armadores e/ou aos armadores e aos sindicatos bona fide dos marítimos, em que medida, tendo em conta as necessidades de acomodações para pessoal de folga, podem ser feitas exceções ou derrogações às disposições da presente Convenção. No que diga respeito:

a) às barcas (ferry-boats), aos navios abastecedores e aos navios similares que não dispõem da mesma tripulação permanente de modo contínuo;

b) aos navios empregados na navegação marítima; quando o pessoal do serviço de reparos seja embarcado temporariamente, além da tripulação;

c) aos navios empregados na navegação marítima, utilizados em viagens de curta

duração, que permitam diariamente aos membros da tripulação ou retornar às suas residências, ou beneficiarem-se de vantagens análogas.

Art. 2º — Para os fins da presente Convenção:

a) o termo 'navio' significa qualquer embarcação que se aplique à presente Convenção;

b) o termo 'tonelada' significa toneladas brutas de registro;

c) o termo 'navio de passageiros' significa um navio para o qual esteja válido: i) um certificado de segurança de navio de passageiros expedido de conformidade com as disposições em vigor da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar; ou II) um certificado para transporte de passageiro;

d) o termo 'oficial' significa qualquer pessoa, com exceção de capitão, que tenha Carta de oficial, de conformidade com a legislação nacional ou, na ausência de tal legislação, de acordo com os contratos coletivos ou com o costume;

e) a expressão 'pessoal subalterno' significa qualquer membro da tripulação que não seja oficial;

f) o termo 'graduado' significa qualquer membro do pessoal subalterno que exerça uma função de supervisão ou que assuma responsabilidade especial e que seja considerado como tal pela legislação nacional ou na ausência de tal legislação, pelos contratos coletivos ou pelo costume;

g) a expressão 'adulto' significa uma pessoa de mais de 18 anos;

h) a expressão 'alojamento de tripulação' abrange os camarotes, refeitórios, instalações sanitárias, enfermarias e salas de recreação previstos para uso da tripulação;

i) o termo 'prescrito' significa prescrito pela legislação nacional ou pela autoridade competente;

j) o termo 'aprovado' significa aprovado pela autoridade competente;

k) a expressão 'novo registro' significa novo registro, por ocasião da mudança simultânea de bandeira e propriedade de navio.

Art. 3º — Todo Membro para o qual vigorar a presente Convenção, compromete-se a fazer cumprir, no que se refere aos navios a que se aplica a presente Convenção:

a) as disposições das partes II e III da Convenção sobre Alojamento da Tripulação a Bordo (revista), 1949;

b) as disposições da parte II da presente Convenção.

Art. 4º — 1. Todo Membro parte na presente Convenção compromete-se a manter em vigor leis ou regulamentos que assegurem sua aplicação.

2. Essas leis ou regulamentos:

- a) obrigarão a autoridade competente a notificar a todos os interessados as disposições adotadas;
- b) determinarão as pessoas encarregadas de assegurar-lhes à aplicação;
- c) prescreverão sanções adequadas em caso de infração;
- d) preverão a instituição e a manutenção de um regime de inspeção apropriado a assegurar efetivamente as disposições adotadas;
- e) obrigarão a autoridade competente a consultar periodicamente organizações de armadores e/ou aos armadores e aos sindicatos bona fide dos marítimos, com a finalidade de elaborar os regulamentos e de colaborar na medida do possível, com partes interessadas na aplicação desses regulamentos.

PARTE II - DISPOSIÇÕES SOBRE ALOJAMENTO DA TRIPULAÇÃO

Art. 5º — 1. A área, por pessoa, de qualquer camarote, destinado ao pessoal subalterno não será inferior a:

- a) 3,75 metros quadrados (40,36 pés quadrados) a bordo de navios cuja arqueação for igual ou superior a 1.000 toneladas, mas inferior a 3.000 toneladas;
- b) 4,25 metros quadrados (45,75 pés quadrados) a bordo de navios cuja arqueação for igual ou superior a 3.000 toneladas, mas inferior a 10.000 toneladas;
- c) 4,75 metros quadrados (51,13 pés quadrados) a bordo de navios cuja arqueação for superior a 10.000 toneladas.

2. A área por pessoa, de qualquer camarote destinado a dois membros do pessoal subalterno não será inferior a:

- a) 2,75 metros quadrados (29,60 pés quadrados) a bordo de navios cuja arqueação for igual ou superior a 1.000 toneladas, mas inferior a 3.000 toneladas;
- b) 3,25 metros quadrados (34,98 pés quadrados) a bordo de navios cuja arqueação for igual ou superior a 3.000 toneladas, mas inferior a 10.000 toneladas;
- c) 3,75 metros quadrados (40,36 pés quadrados) a bordo de navios cuja arqueação for igual ou superior a 10.000 toneladas.

3. A área dos camarotes destinados ao pessoal subalterno a bordo dos navios de passageiros não será inferior a:

- a) 2,35 metros quadrados (25,30 pés quadrados), por pessoa, a bordo de navios cuja arqueação for igual ou superior a 1.000 toneladas, mas inferior a 3.000 toneladas;
- b) a bordo de navios cuja arqueação for igual ou superior a 3.000 toneladas:
 - l) 3,75 metros quadrados (40,36 pés quadrados) para camarotes individuais;

II) 6,00 metros quadrados (64,58 pés quadrados) para camarotes de duas pessoas;

III) 9,00 metros quadrados (96,88 pés quadrados) para camarotes de três pessoas;

IV) 12,00 metros quadrados (129,17 pés quadrados) para camarotes de quatro pessoas.

4. Dois membros do pessoal subalterno, no máximo, poderão ocupar o mesmo camarote, salvo nos navios de passageiros, em que este número não deverá exceder a quatro.

5. Os graduados disporão de camarotes individuais, ou camarotes para duas pessoas.

6. Nos camarotes destinados aos oficiais que não dispuserem de salão particular, a área, por pessoa, não deverá ser inferior a 6,50 metros quadrados (69,96 pés quadrados) a bordo de navios cuja arqueação for inferior a 3.000 toneladas e não será inferior a 7,50 metros quadrados (80,73 pés quadrados) a bordo de navios cuja arqueação for igual ou superior a 3.000 toneladas.

7. A bordo de navios, que não forem de passageiros, cada membro adulto da tripulação disporá de um camarote individual, quando as dimensões do navio, a atividade a que for destinado e seu traçado tornem isso razoável e possível.

8. Quando isso for possível em navios cuja arqueação for igual ou superior a 3.000 toneladas, o chefe das máquinas e o imediato disporão além do camarote, de um salão particular contíguo.

9. O espaço ocupado pelos beliches, armários, cômodas e cadeiras será computado no cálculo da área. Os espaços exíguos ou que não aumentarem, de modo efetivo, o espaço disponível para circulação e que não puderem ser utilizados para a colocação de móveis, não será compreendido nesse cálculo.

10. As dimensões internas de um beliche não poderão ser inferiores a 1,90 metros por 0,80 metro (6 pés e 6 polegadas por 2 pés e 7,50 polegadas).

Art. 6º — 1. A área dos refeitórios utilizados pelos oficiais ou pelo pessoal não será inferior a 1 metro quadrado (10,76 pés quadrados) por lugar sentado planejado.

2. Todo refeitório estará equipado com mesas e cadeiras aprovadas, fixas ou móveis, em número suficiente para acomodar o maior número possível dos membros da tripulação, que as utilizarem concomitantemente.

3. As seguintes instalações poderão ser utilizadas a qualquer momento, quando os membros da tripulação estiverem a bordo:

a) uma geladeira facilmente acessível e de capacidade suficiente para o número de pessoas que utilizarem os refeitórios;

b) instalações para bebidas quentes;

c) instalações de distribuição de água gelada.

4. A autoridade competente poderá permitir exceções às disposições dos parágrafos 1 e 2

do presente artigo sobre os traçados dos refeitórios, na medida em que as condições especiais existentes a bordo de passageiros possam exigí-lo.

Art. 7º — 1. Locais de recreação situados em lugar apropriado e mobiliado de modo conveniente serão previstos para oficiais e pessoal subalterno. Quando não existirem tais locais fora dos refeitórios, estes serão planejados, mobiliados e equipados para abrigar salões de recreio.

2. Os locais de recreação serão equipados, no mínimo, de biblioteca e de instalações para ler, escrever e, se possível, para jogos.

3. Nos navios cuja arqueação for igual ou superior a 8.000 toneladas, deverá ser instalada uma sala de fumar ou uma biblioteca em que possam ser projetados filmes ou colocada uma televisão, assim como uma sala para passatempos ou para jogos; deverá ser estudada a possibilidade de construção de uma piscina.

4. Quando os locais de recreação forem planejados, a autoridade competente deverá estudar a possibilidade da instalação de uma cantina.

Art. 8º — 1. A bordo de todo navio, deverá ser previsto, em lugar apropriado para os oficiais e o pessoal subalterno, no mínimo, um vaso sanitário e uma banheira e/ou chuveiro, para cada seis pessoas ou menos, que não dispuserem de instalações sanitárias conforme os parágrafos 2 a 4 deste artigo. Quando forem empregadas mulheres a bordo de um navio, serão previstas para elas instalações sanitárias separadas.

2. A bordo de navios cuja arqueação for igual ou superior a 5.000 toneladas, mas inferior a 15.000 toneladas, cinco camarotes individuais, pelo menos, para uso de oficiais, disporão de banheiro particular contíguo com vaso sanitário, banheira e/ou chuveiro e pia com água doce corrente quente e fria; a pia poderá ser instalada dentro do camarote; outrossim, a bordo de navios cuja arqueação for igual ou superior a 10.000 toneladas, mas inferior a 15.000 toneladas, os camarotes de todos os outros oficiais disporão de banheiros particulares ou com comunicação direta e equipados do mesmo modo.

3. A bordo de navios cuja arqueação for superior ou igual a 15.000 toneladas, os camarotes individuais de oficiais disporão de banheiro particular contíguo, provido de vaso sanitário, banheira e/ou chuveiro e pia com água doce corrente, quente e fria; a pia poderá ser instalada no camarote.

4. A bordo de navios cuja arqueação for superior ou igual a 25.000 toneladas, que não sejam navios de passageiros, cada dois membros do pessoal subalterno disporão de banheiro instalado, ou entre dois camarotes, ou na frente da entrada de dois camarotes contíguos; esse banheiro será provido de vaso sanitário, banheira e/ou chuveiro e pia com água doce corrente, quente e fria.

5. A bordo de navios cuja arqueação for igual ou superior a 5.000 toneladas, que não sejam navios de passageiros, cada camarote utilizado por oficiais ou pelo pessoal subalterno, será provido de pia com água doce corrente quente e fria, salvo se existir uma pia num banheiro instalado conforme dispõem os parágrafos 2, 3 e 4 do presente artigo.

6. A bordo de todo navio, serão previstas instalações para lavar roupas, secá-las e passá-las a ferro em proporção ao efetivo da tripulação e à duração normal da viagem, para os

oficiais e o pessoal subalterno. Essas instalações estarão situadas na medida do possível, em locais de fácil acesso dos camarotes dos interessados.

7. Essas instalações consistirão em:

- a) máquinas de lavar;
- b) máquinas de secar ou locais para secar convenientemente aquecidos e ventilados;
- c) ferros de passar e tábuas de passar ou seus equivalentes.

Art. 9º — 1. A bordo de navios cuja arqueação for igual ou superior a 1.600 toneladas, deverão ser instalados:

- aa) um compartimento separado, contendo vaso sanitário e pia com água doce corrente, quente e fria de fácil acesso do passadiço para uso dos que lá estiverem de serviço;
- b) um vaso sanitário e uma pia com água doce corrente, quente e fria, de fácil acesso da praça de máquinas, se não existirem tais instalações na proximidade da estação de controle da praça de máquinas.

2. A bordo de navios cuja arqueação for igual ou superior a 1.600 toneladas — com exceção dos navios em que forem instalados camarotes individuais e banheiros particulares ou semiparticulares para todo o pessoal do serviço de máquinas — deverão ser previstas instalações para trocar de roupa que serão:

- a) situadas fora da praça de máquinas, mas de fácil acesso desta praça;
- b) equipadas de armários individuais e de banheiras e/ou chuveiros e pias com água doce corrente, quente e fria.

Art. 10 — Em todas as acomodações da tripulação em que se deva assegurar a liberdade de circulação, o pé direito não será inferior a 1,98 metros (6 pés e 6 polegadas); entretanto, a autoridade competente poderá permitir certa redução dessa dimensão, para todo espaço ou parte de espaço dessas acomodações, quando o julgar razoável e quando essa redução não prejudicar o conforto da tripulação.

Art. 11 — 1. As acomodações destinadas ao alojamento da tripulação serão convenientemente iluminadas.

2. Sem prejuízo dos planos especiais autorizados para navios de passageiros, os camarotes e refeitórios serão providos de iluminação natural, assim como de iluminação artificial adequada.

3. Todo navio será provido de uma instalação que permita iluminar a eletricidade o alojamento da tripulação. Se não existirem a bordo duas fontes independentes de produção de eletricidade, um sistema suplementar de iluminação de socorro será previsto, por meio de lâmpadas ou aparelhos de iluminação de modelo apropriado.

4. Nos camarotes, cada beliche será munido de uma lâmpada elétrica de cabeceira.

5. A autoridade competente adotará normas apropriadas de iluminação natural e artificial.

Art. 12 — A bordo de navios em que a composição da tripulação deva levar em conta, sem discriminação, os interesses da tripulação que possuam práticas religiosas e sociais diversas, a autoridade competente poderá, após consulta às organizações de armadores e/ou aos armadores e aos sindicatos bona fide dos marítimos e sem prejuízo de acordo entre uns e outros, permitir modificações às disposições dos parágrafos 1 a 4 e 7 do artigo 5 e dos parágrafos 1 e 4 do artigo 8 da presente convenção, desde que não provoquem situações que em seu conjunto, seriam menos favoráveis que as que decorreriam da plena aplicação da convenção. Os pormenores de todas as modificações dessa natureza serão comunicadas pelo membro interessado ao diretor geral da Repartição Internacional do Trabalho, que as transmitirá aos membros da Organização Internacional do Trabalho.

PARTE III APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO AOS NAVIOS EXISTENTES

Art. 13 — 1. No caso de um navio completamente terminado na data em que a presente convenção entrar em vigor no país em que o navio estiver matriculado e que não corresponder às disposições da presente convenção, autoridade competente, após consulta às organizações de armadores e/ou armadores e aos sindicatos bona fide dos marítimos, poderá exigir que lhe sejam efetuadas, a fim de serem obedecidas às disposições da convenção, as modificações que julgar razoáveis e possíveis — tendo em consideração, em especial, os problemas de caráter técnico, econômico e outros que suscitar a aplicação dos artigos 5, 8 e 10 — quando:

a) o navio for novamente registrado;

b) forem feitas modificações importantes de estrutura ou reparos de maior porte no navio, em virtude da aplicação de um plano pré-estabelecido, e não em virtude de acidente ou caso de urgência.

2. No caso de um navio em construção e/ou em transformação na data em que a presente convenção entrar em vigor no território em que o navio estiver registrado, a autoridade competente poderá, após consulta às organizações de armadores e/ou aos armadores e aos sindicatos bona fide dos marítimos, exigir que lhe sejam efetuadas, a fim de serem obedecidas às disposições da convenção, as modificações que julgar razoáveis e possíveis, tendo em consideração, em especial, os problemas técnicos, econômicos e outros que suscitar a aplicação dos artigos 5, 8 e 10; essas modificações constituirão aplicação definitiva dos termos da convenção.

3. Quando um navio — a menos que se trate de um navio referido nos parágrafos 1 e 2 do presente artigo ou ao qual a presente convenção for aplicada no decorrer da construção — for registrado novamente no território após a data da entrada em vigor da presente convenção nesse território, a autoridade competente poderá, após consulta às organizações de armadores e/ou aos armadores e aos sindicatos bona fide dos marítimos, exigir que lhe sejam efetuadas, a fim de serem obedecidas às disposições da convenção, as modificações que julgar razoáveis e possíveis, tendo em consideração, em especial, os problemas técnicos, econômicos e outros que suscitar a aplicação dos artigos 5, 8 e 10; essas modificações constituirão aplicação definitiva dos termos da convenção.

PARTE IV DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 14 — As ratificações formais da presente convenção serão comunicadas ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registradas.

Art. 15 — 1. A presente convenção só obrigará os membros da Organização Internacional do Trabalho cuja ratificação for registrada pelo Diretor-Geral.

2. Esta convenção entrará em vigor doze meses após a data em que forem registradas as ratificações de doze membros, cada um deles possuindo uma marinha mercante de arqueação superior a 1 milhão de toneladas, inclusive pelo menos quatro membros que possuam, cada um deles, uma marinha mercante de arqueação de, pelo menos, 2 milhões de toneladas.

3. Posteriormente, esta convenção entrará em vigor, para cada membro, seis meses após a data do registro de sua ratificação.

Art. 16 — 1. Todo membro que ratificar a presente convenção poderá denunciá-la após a expiração de um período de dez anos, contados da data da entrada em vigor inicial, mediante ato comunicado ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registrado. A denúncia só surtirá efeito um ano após o registro.

2. Todo membro que, tendo ratificado a presente convenção, não fizer uso da faculdade de denúncia prevista pelo presente artigo dentro do prazo de um ano, após a expiração do período de dez anos previsto no parágrafo anterior, ficará obrigado por novo período de dez anos e, posteriormente, poderá denunciar a presente convenção, ao expirar cada período de dez anos, nas condições previstas no presente artigo.

Art. 17 — 1. O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho notificará a todos os membros da Organização Internacional do Trabalho e registro de todas as ratificações de denúncias que lhe forem comunicadas pelos membros da organização.

2. Ao notificar aos membros da Organização Internacional do Trabalho o registro da última das ratificações necessárias à entrada em vigor da convenção, o Diretor-Geral chamará a atenção dos membros da organização para a data em que a presente convenção entrar em vigor.

Art. 18 — O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho comunicará ao Secretário Geral das Nações Unidas, para fins de registro, de conformidade com o artigo 102 da Carta das Nações Unidas, informações completas a respeito de todas as ratificações e atos de denúncia que tiverem sido registrados, de conformidade com os artigos anteriores.

Art. 19 — Sempre que julgar necessário, o Conselho da Administração da Repartição Internacional do Trabalho deverá apresentar à Conferência Geral um relatório sobre a aplicação da presente convenção e decidirá da oportunidade de inscrever em sua ordem do dia a questão de sua revisão total ou parcial.

Art. 20 — 1. No caso em que a conferência adotar uma nova convenção de revisão total ou parcial da presente convenção, e a menos que a nova convenção dispuser de outro modo;

a) a ratificação por um membro da nova convenção revisora implicará, de pleno direito,

não obstante o disposto no artigo 16 acima, na denúncia imediata da presente convenção, quando a nova convenção revisora tiver entrado em vigor;

b) a partir da entrada em vigor da nova convenção revisora, a presente convenção deixará de estar aberta à ratificação dos membros.

2. A presente convenção continuará de qualquer maneira em vigor em sua forma e teor atuais para os membros que a tiverem ratificado e que não ratificarem a convenção revisora.

Art. 21 — As versões inglesa e francesa do texto da presente convenção serão igualmente autênticas."