

ANEXO XXI

CONVENÇÃO Nº 22 DA OIT CONCERNENTE AO CONTRATO DE ENGAJAMENTO DE MARINHEIROS

(De acordo com as modificações estabelecidas pela Convenção relativa à revisão dos artigos finais, 1946).

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho.

Convocada em Genebra pelo Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho, e reunida nesta cidade a 7 de junho de 1926, em sua nona sessão,

Após ter decidido adotar diversas proposições relativas ao contrato de engajamento de marinheiros, questão compreendida no primeiro ponto da ordem do dia da sessão, e

Após ter decidido que essas proposições tomariam a forma de uma Convenção Internacional, adota neste vigésimo quarto dia de junho de mil novecentos e vinte e seis, a Convenção seguinte, que será denominada Convenção sobre o contrato de engajamento de marinheiros, 1926, a ser ratificada pelos membros da Organização Internacional do Trabalho, de acordo com as disposições da Constituição da Organização Internacional do Trabalho:

Artigo 1º

1. A presente convenção se aplica a todos os navios para a navegação marítima, matriculados no território de um dos Membros que tiver ratificado a Convenção, e aos armadores, comandantes e marinheiros de tais navios.

2. Ela não se aplica:

a) aos navios de guerra.

b) aos navios do Estado que não estiverem empregados no comércio.

c) aos navios empregados na cabotagem nacional.

d) aos iates de recreio.

e) às embarcações compreendidas pela denominação de “**Indian country craft**”.

f) aos barcos de pesca.

g) às embarcações de um deslocamento bruto inferior a 100 toneladas ou 300 metros cúbicos e, em se tratando de navios empregados no comércio nacional, de um deslocamento inferior ao limite fixado para o regime particular de tais navios pela legislação nacional em vigor no momento da adoção da presente convenção.

Artigo 2º

Tendo em vista a aplicação da presente convenção, os termos seguintes devem ser compreendidos como segue:

a) o termo “navio” compreende todo navio ou embarcação de qualquer natureza, de propriedade pública ou privada, empregado habitualmente na navegação marítima;

b) o termo “marinheiro” compreende toda pessoa empregada ou engajada a bordo a qualquer título, e figurando no rol de equipagem, exceção feita dos comandantes, dos pilotos, dos alunos dos navios-escola e dos aprendizes quando estes estiverem vinculados por um contrato especial de aprendizado: ficam excluídas as equipagens da frota de guerra e as outras pessoas a serviço permanente do Estado;

c) o termo “comandante” compreende toda pessoa que tiver o comando de um navio e por ele for responsável, exceção feita dos pilotos;

d) o termo “navios empregados no comércio nacional” se aplica aos navios empregados no comércio entre os portos de um dado país e os portos de um país vizinho nos limites geográficos fixados pela legislação nacional.

Artigo 3º

1. O contrato de engajamento é assinado pelo armador ou seu representante e pelo marinheiro. Devem ser concedidas facilidades ao marinheiro e, eventualmente, a seu conselheiro para examinar o contrato de engajamento, antes de ser este assinado.

2. As condições nas quais o marinheiro assina o contrato devem ser fixadas pela legislação nacional de maneira a assegurar o controle pela autoridade pública competente.

3. As disposições que precedem, concernentes à assinatura do contrato, são consideradas como observadas se estiver certificado por um ato da autoridade competente que as cláusulas do contrato foram apresentadas por escrito a essa autoridade, tendo sido elas confirmadas tanto pelo armador ou seu representante como pelo marinheiro.

4. A legislação nacional deve adotar disposições para garantir que o marinheiro compreenda o sentido das cláusulas do contrato.

5. O contrato não deve conter disposição alguma que seja contrária à legislação nacional ou à presente Convenção.

6. A legislação nacional deve prever todas as outras formalidades e garantias concernentes à conclusão do contrato julgadas necessárias para proteger os interesses do armador e do marinheiro.

Artigo 4º

1. Devem ser adotadas medidas apropriadas em conformidade com a legislação nacional, para garantir que o contrato de engajamento não contenha cláusula alguma pela qual as partes convenham **a priori** na derrogação das regras normais de competência de jurisdição.

2. Tal disposição não deve ser interpretada como excluindo o recurso à arbitragem.

Artigo 5

1. Todo marinheiro deve receber um documento que faça menção de seu serviço a bordo do navio. A legislação nacional deve determinar a forma desse documento, as especificações que nele devam figurar e as condições nas quais ele deva ser estabelecido.

2. Tal documento não pode conter nenhuma apreciação da qualidade do trabalho do marinheiro nem indicação sobre seu salário.

Artigo 6º

1. O contrato de engajamento pode ser concluído seja por período determinado, seja por viagem, ou, permitindo a legislação nacional, por período indeterminado.

2. O contrato de engajamento deve indicar claramente os direitos e obrigações respectivos de cada uma das partes.

3. Necessariamente deve fazer referência:

1) ao nome e prenomes do marinheiro, à data de seu nascimento ou sua idade, bem como ao lugar do seu nascimento;

2) ao lugar e à data da conclusão do contrato;

3) à designação do navio ou dos navios a bordo do qual ou dos quais o marinheiro se compromete a servir;

4) ao efetivo da equipagem do navio, caso a legislação nacional prescreva tal menção;

5) à viagem ou às viagens a empreender, caso possam ser determinadas por ocasião do engajamento;

6) ao serviço ao qual é destinado o marinheiro;

7) se possível, ao lugar e à data em que terá o marinheiro de se apresentar a bordo para começar seu serviço;

8) aos víveres que cabem ao marinheiro, salvo o caso em que a legislação nacional estipule um regime diferente;

9) ao montante do salário;

10) aos termos do contrato, ou seja:

a) se o contrato foi concluído por período determinado, a data fixada para o término do contrato;

b) se o contrato foi concluído por viagem, o porto de destino e a duração de tempo a decorrer após a chegada, antes que o marinheiro possa ser despedido;

c) se o contratado foi concluído por período indeterminado, as condições nas quais cada parte poderá denunciá-lo, bem como, após o aviso-prévio, a necessária duração de tempo, que não deve ser menor para o armador do que para o marinheiro;

11) as férias pagas anuais concedidas ao marinheiro após um ano a serviço do mesmo armador, caso a legislação nacional faça previsão de tais férias;

12) a todas as outras especificações que a legislação nacional possa impor.

Artigo 7º

Quando a legislação nacional prescrever a exigência a bordo de um rol de equipagem, deve indicar que o contrato de engajamento será transcrito no rol de equipagem ou a ele anexado.

Artigo 8º

A fim de permitir ao marinheiro ter conhecimento da natureza e da extensão de seus direitos e obrigações, a legislação nacional deve adotar disposições que determinem as medidas necessárias para que o marinheiro possa informar-se a bordo, de modo preciso, sobre as condições de seu emprego, seja pela fixação das cláusulas do contrato de engajamento em lugar facilmente acessível a equipagem, seja por qualquer outra medida apropriada.

Artigo 9º

1. O contrato de engajamento por período indeterminado rescinde-se pela sua denúncia por uma ou outra das partes em porto de carregamento ou de descarregamento do navio, sob a condição de que seja observada a duração de tempo a decorrer após o aviso-prévio, especificada no contrato, e que deve ser de 24 horas no mínimo.

2. O aviso-prévio deve ser dado por escrito; a legislação nacional deve determinar as condições nas quais o aviso-prévio deve ser dado, de maneira a evitar qualquer litígio ulterior entre as partes.

3. A legislação nacional deve determinar as circunstâncias excepcionais nas quais o aviso-prévio, mesmo tendo sido dado a tempo, não terá por efeito a resolução do contrato.

Artigo 10

O contrato de engajamento seja ele concluído por viagem, por período determinado ou por período indeterminado, será rescindido de pleno direito nos casos que seguem:

a) consentimento mútuo das partes;

b) falecimento do marinheiro;

c) perda ou inavegabilidade absoluta do navio;

d) qualquer outra causa estipulada pela legislação nacional ou pela presente Convenção.

Artigo 11

A legislação nacional deve fixar as circunstâncias em que o armador ou o comandante tem a faculdade de despedir imediatamente o marinheiro.

Artigo 12

A legislação nacional deve, igualmente, determinar as circunstâncias em que o marinheiro tem a faculdade de pedir seu desembarque imediato.

Artigo 13

1. Provando o marinheiro ao armador ou a seu representante, seja que tem possibilidade de obter o comando de navio ou emprego de oficial ou de oficial-mecânico ou qualquer outro

emprego mais elevado do que aquele que ocupa; seja que em consequência de circunstâncias supervenientes a seu engajamento sua despedida de interesse capital; pode pedir seu desligamento sob a condição de que assegure sem novos gastos para o armador sua substituição por pessoa competente reconhecida como tal pelo armador ou por seu representante;

2. Neste caso o marinheiro tem direito ao salário correspondente à duração de seu serviço.

Artigo 14

1. Seja qual for a causa do término ou da rescisão do contrato a dissolução de qualquer compromisso deve ficar registrada no documento entregue ao marinheiro conforme o artigo 5º e no rol de equipagem por uma referência especial que deve ser a pedido de uma ou de outra das partes reconhecida devidamente pela autoridade pública competente.

2. O marinheiro tem sempre o direito de obter do comandante um certificado lavrado separadamente e que dê a conhecer a qualidade de seu trabalho ou que indique pelo menos se ele satisfaz inteiramente às obrigações de seu contrato.

Artigo 15

Compete à legislação nacional adotar medidas adequadas para assegurar a observação das disposições da presente convenção.

Artigo 16

As ratificações oficiais da presente convenção de acordo com as condições estabelecidas pela Constituição da Organização Internacional do Trabalho serão comunicadas ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registradas.

Artigo 17

1. A presente convenção entrará em vigor depois que as ratificações de dois Membros da Organização Internacional do Trabalho tiverem sido registradas pelo Diretor-Geral.

2. Esta Convenção apenas vinculará os Membros cuja ratificação tiver sido registrada na Repartição Internacional do Trabalho.

3. Em seguida a Convenção entrará em vigor para cada Membro na data em que sua ratificação tiver sido registrada na Repartição Internacional do Trabalho.

Artigo 18

Tão logo as ratificações por dois Membros da Organização Internacional do Trabalho sejam registradas na Repartição Internacional do Trabalho o Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho notificará tal fato a todos os Membros da Organização Internacional do Trabalho. Notificará igualmente o registro das ratificações que lhe forem ulteriormente comunicadas por qualquer dos outros Membros da Organização.

Artigo 19

Sob reserva das disposições do artigo 17, qualquer Membro que ratificar a presente convenção se compromete a aplicar as disposições dos artigos 1º; 2º; 3º; 4º; 5º; 6º; 7º; 8º; 9º; 10; 11; 12; 13; 14 e 15 no mais tardar até 1 de janeiro de 1928 e adotar as medidas que forem necessárias para tomar efetivas tais disposições.

Artigo 20

Qualquer Membro da Organização Internacional do Trabalho que ratificar a presente convenção se compromete a aplica-la em suas colônias, possessões ou protetorados, de acordo com as disposições do artigo 35 da Constituição Internacional do Trabalho.

Artigo 21

Qualquer Membro que tiver ratificado a presente convenção pode denunciá-la no término de um período de dez anos após a data da entrada em vigor inicial da convenção por um ato comunicado ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registrado. A denúncia só terá efeito um ano após ter sido registrada na Repartição Internacional do Trabalho.

Artigo 22

O Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho deverá, ao menos uma vez em cada 10 anos, apresentar à Conferência Geral um relatório sobre a aplicação da presente convenção e decidirá se é oportuno inscrever na ordem do dia da conferência a questão da revisão ou da modificação da referida Convenção.

Artigo 23

As versões francesa e inglesa do texto da presente Convenção fazem igualmente fé.

O texto que precede é o texto autêntico da Convenção sobre o contrato de engajamento de marinheiros, 1926, tal como foi modificada pela Convenção relativa à revisão dos artigos finais, 1946.

O texto original da convenção foi autenticado, em 26 de julho de 1926, com as assinaturas de Viscount Burnham, presidente da conferência, e de Albert Thomas, Diretor da Repartição Internacional do Trabalho.

A entrada em vigor inicial da convenção teve lugar em 4 de abril de 1928.

Em fé do que eu autentiquei com a minha assinatura aplicando as disposições do art. 6º da Convenção relativa à revisão dos artigos finais, 1946, neste trigésimo dia de abril de 1948, dois exemplares originais do texto da convenção tal como foi modificada.

EDWARD PHELAN

Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho