

CONFERÊNCIA DIPLOMÁTICA SOBRE A CONVENÇÃO STCW

PRINCIPAIS QUESTÕES EM DISCUSSÃO

A Conferência Diplomática convocada para a adoção de emendas à Convenção Internacional sobre Padrões de Formação, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, 1978 (Convenção STCW) será realizada em Manila, nas Filipinas, em junho de 2010. Durante as reuniões realizadas nas últimas sessões do Subcomitê STW da IMO, a maioria das emendas propostas foram aprovadas por consenso. Entretanto, alguns pontos ainda permanecem em aberto para discussão, e, dentre eles, duas questões importantes serão discutidas e definidas por ocasião da Conferência.

A primeira questão está relacionada com a avaliação médica de nível mínimo de entrada. Sobre este assunto, foi apresentada uma proposta de emenda à Parte A do Código STCW, que é obrigatória, com critérios a serem satisfeitos nessas avaliações. Segundo a "International Shipping Federation" (ISF), existe uma preocupação com relação a esses critérios, no que diz respeito a se eles representam, de fato, requisitos fundamentais para o trabalho. Além disso, acredita-se que essa mudança poderia resultar em reclamações feitas por marítimos que fossem afetados, em função de conflitos entre o estabelecido na Parte A do Código e nas legislações nacionais. Essa preocupação foi compartilhada com alguns Estados Membros, e a proposta permaneceu em aberto para uma decisão por ocasião da Conferência. Neste caso, parece-nos que uma solução razoável seria manter estes critérios na Parte B do Código, que não é obrigatória, deixando que cada Estado Membro regule como obrigatório o que julgar adequado, de acordo com o seu ordenamento jurídico.

A segunda questão diz respeito às horas de trabalho e de descanso dos marítimos. Esta é a questão que deve ser mais discutida durante a Conferência, e que dividiu as opiniões na última sessão do Subcomitê STW da IMO, realizada em janeiro deste ano. Naquela ocasião, duas propostas foram apresentadas para permitir alguma forma de flexibilização nos requisitos das horas de descanso: uma da Comissão Europeia (EC) e outra da Noruega. Ambas as propostas permitiam a possibilidade de redução, como exceção, do mínimo semanal de 77 horas de descanso para 70 horas, mas a proposta da Noruega não permitia qualquer tipo de exceção para o mínimo de 10 horas de descanso diárias. Como não houve consenso, as duas propostas foram colocadas na minuta do texto, para uma decisão por ocasião da Conferência Diplomática. Caso nenhuma proposta alcance os dois terços de votos necessários para a aprovação, a maior probabilidade é que não haja possibilidade de nenhum tipo de flexibilização, e que o descanso permaneça com um mínimo de 10 horas em um período de 24 horas e de 77 horas em um período de 7 dias, sem exceção.

Em que pese não se ter alcançado um consenso até agora, não parece difícil fundamentar a necessidade da flexibilização, solicitada pela indústria do transporte marítimo, para atender ocasionais momentos de pico na carga de

trabalho, com suficientes salvaguardas para os marítimos. Como exemplo desses momentos, podemos citar aqueles causados pelas inspeções do Controle pelo Estado do Porto, que pode requerer a presença do Comandante em horário de descanso, após sua participação na aproximação do porto e atracação; pelos atrasos provocados pela variação de maré; pelas más condições de tempo, com redução de visibilidade e ventos fortes, gerando atrasos em viagem e no porto; pela suspensão do serviço de praticagem; pelos atrasos provocados por avarias em equipamentos do navio e do porto; e pelos efeitos cumulativos de atrasos em atividades que são parte de operações multi-tarefas, que podem depender de atividades completadas em uma sequência particular.

Esses picos de trabalho continuarão a ocorrer, em função da segurança do navio ou por determinação da Autoridade Portuária. Assim, entendemos que se faz necessária a inclusão de uma certa flexibilidade no texto da Convenção STCW, conforme ocorre na Convenção 180 da ILO, de 1996, e na Convenção MLC da ILO, de 2006.

Para atender a essas necessidades, a ISF, em consulta com seus membros, tem procurado aperfeiçoar os textos apresentados, com o propósito de buscar um consenso por ocasião da Conferência de Manila. Assim, a ISF, juntamente com a “European Community Shipowner’s Associations” (ECSA), está propondo o seguinte texto, em substituição ao contido na minuta da emenda à Convenção:

STCW CODE

PART A

CAP VIII

Section A-VIII/1 – Fitness for duty

“9. Nothing in this section shall prevent Parties from applying exceptions to the above limits, [as provided for by other relevant international Conventions]. Such exceptions shall provide for not less than 8 hours of rest in any 24-hour period and 70 hours of rest in any 7-day period.

Such exceptions shall, as far as possible, follow the standards set out, while taking into account the guidance regarding prevention of fatigue laid down in section B VIII/1.”

No texto acima foi acrescentada uma flexibilização para as horas de descanso mínimo num período de 24 horas, limitada a não menos de 8 horas, evitando que essa flexibilização ficasse em aberto e garantindo aos marítimos, como salvaguarda, um descanso mínimo nessas situações.

Por outro lado, a EC, recentemente, apresentou nova proposta, transcrita abaixo, considerada inadequada pela ECSA, por não permitir uma flexibilização nas horas mínimas de descanso a cada 24 horas

“9. Parties may apply exceptions to the minimum rest periods set in paragraph 2, which shall not be less than 70 hours of rest in any 7 day period and shall not extend beyond 2 consecutive weeks. For watchkeeping seafarers, such exceptions shall only be applied on

condition that the hours of rest in any 24 hours period are not less than 10, of which 8 hours shall be consecutive rest.

4. The requirements for rest periods laid down in paragraphs 2 and 3 need not be maintained in the case of an emergency or in other overriding operational conditions. Musters, fire-fighting, lifeboat and security drills, as well as drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments, shall be conducted in a manner that minimizes the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

**Section B-VIII/1 – Guidance regarding fitness for duty
Prevention of fatigue**

9.

1. In observing the rest period requirements, “overriding operational conditions”, referred to in section A-VIII/1 paragraph 4, should be construed to mean only essential shipboard work which cannot be delayed for safety, security or environmental reasons and which could not reasonably have been anticipated at the commencement of the voyage. Such “overriding operational conditions” should be regarded as exceptional and should not arise as part of regular practice.”

Comentários finais:

Para que as emendas à Convenção STCW sejam adotadas, por ocasião da Conferência Diplomática de Manila, é preciso que elas sejam aprovadas por consenso ou por uma maioria de dois terços dos Membros votantes presentes. No primeiro caso, relacionado à avaliação médica de nível mínimo de entrada, parece já haver um entendimento entre a ISF e a “International Transport Workers’ Federation” (ITF) de manter os padrões médicos na Parte B do Código STCW.

No segundo caso, verificamos uma opinião comum a respeito da necessidade de um texto que permita uma flexibilização dos requisitos das horas de descanso dos marítimos, embora não se tenha chegado a um consenso sobre a extensão dessa flexibilização. Observamos, também, que está sendo bem aceita a possibilidade de redução, como exceção, do mínimo semanal de 77 horas de descanso para 70 horas. Entretanto, não se chegou, ainda, a um acordo com relação às horas mínimas de descanso diárias. Nesse ponto, concordamos com a ISF e a ECSA sobre a necessidade de se flexibilizar, também, as horas de descanso a cada 24 horas, de modo a não por em risco determinadas atividades dos navios em função de ocasionais momentos de pico na carga de trabalho. Entendemos que isto pode ser feito com claras salvaguardas para os marítimos e com a possibilidade de descanso, de modo a evitar a fadiga.

Assim, consideramos importante a busca de um consenso nesta última questão, sob o risco de se inviabilizar, também, a flexibilização do mínimo de descanso semanal, que parece ter, no momento, uma aceitação da maioria dos Membros da Convenção.