

¹CONVENÇÃO N. 92

Alojamento de Tripulação a Bordo (Revisão)

I — Aprovada na 32ª reunião da Conferência Internacional do Trabalho (Genebra — 1949), entrou em vigor no plano internacional em 29.1.53.

II — Dados referentes ao Brasil:

a) aprovação = Decreto Legislativo n. 71, de 1º. 10.53;

b) ratificação = 8 de junho de 1954;

c) promulgação = Decreto n. 36.378, de 22.10.54;

d) vigência nacional = 8 de junho de 1955.

“A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho,

Tendo sido convocada em Genebra pelo Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho, e tendo-se reunido em sua trigésima segunda sessão em 8 de junho de 1949, e

Tendo decidido adotar diversas proposições relativas à revisão parcial da Convenção de 1946, sobre Alojamento das Tripulações, adotada pela Conferência em sua vigésima oitava sessão, questão que está compreendida no duodécimo item da agenda da sessão, e

Considerando que estas proposições devem receber a forma de uma Convenção Internacional,

Adota, aos dezoito dias de junho do ano de mil novecentos e quarenta e nove, a seguinte Convenção que será denominada ‘Convenção (n. 92) sobre Alojamento da Tripulação a Bordo (revista em 1949)’:

PARTE I DISPOSITIVOS GERAIS

Art. 1 — 1. A presente Convenção se aplicará a todo navio de alto-mar com propulsão mecânica, de propriedade pública ou particular que se destine ao transporte de carga ou de passageiros, com fim comercial, e que esteja registrado num território para o qual esta Convenção está em vigor.

2. A legislação nacional determinará quando um navio será considerado navio de alto-mar para a aplicação desta convenção.

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

3. Esta Convenção não se aplicará:

- a) aos navios com menos de 500 toneladas;
- b) aos navios em que a vela é o meio principal de propulsão, embora estejam equipados com motores auxiliares;
- c) aos navios destinados à pesca comum, à pesca da baleia ou às operações similares;
- d) aos rebocadores.

4. Contudo, a presente Convenção se aplicará sempre que for razoável e praticável:

- a) aos navios de 200 a 500 toneladas; e
- b) ao alojamento de pessoas afeitas ao trabalho normal de bordo em navios que se entregam à pesca de baleia ou às operações similares.

5. Além disso, quaisquer prescrições contidas na Parte III da presente Convenção poderão ser modificadas no caso de qualquer navio, se a autoridade competente julgar, após consulta a armadores, ou às suas organizações, ou às organizações reconhecidas bona fide de marítimos, que as modificações a serem feitas trarão vantagens correspondentes cujos resultados sobre as condições gerais não sejam menos favoráveis do que aquelas que resultarem da aplicação plena da presente Convenção. Pormenores de todas as modificações desta natureza serão comunicados pelo Membro ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho que notificará os Membros da Organização Internacional do Trabalho.

Art. 2 — Tendo em vista aplicação da presente Convenção:

- a) o termo 'navio' significa toda embarcação à qual a Convenção se aplica;
- b) o termo 'toneladas' significa toneladas brutas registradas;
- c) o termo 'navio de passageiros' significa todo navio para o qual é válido tanto um certificado de segurança expedido de conformidade com os dispositivos em vigor da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, como certificado para o transporte de passageiros;
- d) o termo 'oficial' significa toda pessoa, com exclusão do Comandante, que tenha patente de oficial reconhecida pela legislação nacional ou, na falta de tal legislação, por convenções coletivas ou o costume;

- e) o termo 'pessoal subalterno' compreende todo membro da tripulação que não seja oficial;
- f) o termo 'contramestre' significa todo membro do pessoal subalterno que exerça uma função supervisora ou assuma uma responsabilidade especial, sendo assim considerado pela legislação nacional ou, na falta desta, por convenções coletivas ou o costume;
- g) o termo 'alojamento da tripulação' compreende os dormitórios, refeitórios, instalações sanitárias, enfermarias e local de recreio previstos para serem utilizados pela tripulação;
- h) o termo 'prescrito' significa prescrito pela legislação nacional ou pela autoridade competente;
- i) o termo 'aprovado' significa aprovado pela autoridade competente;
- j) o termo 'novo registro' significa novo registro por ocasião de uma troca simultânea de bandeiras e propriedade de um navio.

Art. 3 — 1. Todo Membro, para o qual a presente Convenção estiver em vigor, se obriga a manter em vigor uma legislação adequada para assegurar a aplicação dos dispositivos contidos nas Partes II, III e IV, desta Convenção.

2. A referida legislação:

- a) obrigará a autoridade competente a levar ao conhecimento de todos os interessados os dispositivos;
- b) determinará as pessoas que ficam responsáveis pela aplicação dos mesmos;
- c) prescreverá as penalidades adequadas para todas as infrações;
- d) promoverá a instituição e manutenção de um sistema de inspeção próprio para assegurar eficazmente a observação dos dispositivos;
- e) obrigará a autoridade competente a consultar os armadores ou às suas organizações e as organizações reconhecidas bona fide de marítimos, a fim de elaborar os regulamentos e de colaborar quanto possível com as partes interessadas na aplicação desses regulamentos.

PARTE II ESTABELECIMENTO DOS PLANOS E CONTROLE DOS ALOJAMENTOS DA TRIPULAÇÃO

Art. 4 — 1. Antes da construção de um navio, os seus planos, mostrando, numa

escala prescrita, a localização e as disposições gerais dos alojamentos da tripulação, serão submetidos para aprovação à autoridade competente.

2. Antes da construção dos alojamentos da tripulação, ou antes, que a bordo de um navio existente, estes sejam modificados ou reconstruídos os planos detalhados dos alojamentos, acompanhados de todas as informações necessárias, serão submetidos para aprovação à autoridade competente; estes planos indicarão, numa escala e com os detalhes prescritos, a disposição de cada local, a disposição dos móveis e de outras instalações, a natureza e a localização dos equipamentos de ventilação, de iluminação e de aquecimento, assim como das instalações sanitárias. Todavia, em caso de emergência ou de modificações ou reconstrução temporárias executadas fora do país em que se acha registrado, será suficiente, para aplicação deste artigo, que os planos sejam submetidos posteriormente, para aprovação, à autoridade competente.

Art. 5 — A autoridade competente inspecionará todo navio e certificar-se-á de que os alojamentos das tripulações estão de acordo com as condições exigidas pelas leis e regulamentos, sempre que:

- a) um navio seja registrado pela primeira vez ou receba um novo registro;
- b) os alojamentos da tripulação tenham sido substancialmente modificados ou reconstruídos;
- c) uma acusação tenha sido feita à autoridade competente, na forma prescrita e a tempo de evitar qualquer atraso para o navio, por uma organização de marítimos reconhecida bona fide, representando toda ou parte da tripulação, ou por percentagem ou número determinado de membros da tripulação do navio, de que os alojamentos para a tripulação não estão de acordo com os termos da presente Convenção.

PARTE III PRESCRIÇÕES RELATIVAS AOS ALOJAMENTOS DA TRIPULAÇÃO

Art. 6 — 1. A localização, meios de acesso, construção e disposição dos alojamentos da tripulação em relação às outras partes do navio serão de forma a garantir adequada segurança, proteção contra as intempéries e o mar, bem como isolamento contra o calor, frio, ruído excessivo, odores ou emanções provenientes de outras partes do navio.

2. Não deverão existir quaisquer aberturas nos camarotes que estejam diretamente ligadas aos espaços destinados à carga, às praças de máquinas e caldeiras, às cozinhas, aos paióis de eletricidade, de tinta, das máquinas e outros paióis gerais, aos compartimentos de lavanderia, aos lavatórios comuns ou aos water-closets. As anteparas que separam estes locais dos camarotes, bem como as anteparas exteriores, serão convenientemente construídas de aço, ou, então, de outro material aprovado, e serão estanques à água e ao gás.

3. As anteparas externas dos camarotes e salões de refeições serão convenientemente isoladas. As praças de máquinas, assim como as anteparas divisórias das cozinhas e outros locais onde há produção de calor, serão convenientemente isoladas sempre que tal calor possa afetar os alojamentos contíguos ou corredores. Disposições serão igualmente tomadas no sentido de se estabelecer proteção contra os efeitos caloríficos do vapor e das tubulações de água quente.

4. As anteparas interiores serão construídas com material aprovado, não suscetível de bichar.

5. Os camarotes, os salões de refeições, os salões de recreio e os corredores situados no interior do alojamento da tripulação serão convenientemente isolados de forma a evitar qualquer condensação ou calor excessivo.

6. As redes principais de vapor e as redes auxiliares de vapor para guinchos e outros aparelhos similares não passarão pelo alojamento da tripulação nem, sempre que for tecnicamente possível, pelos corredores de acesso àquele alojamento. Se isto não for possível, eles serão convenientemente isolados e embutidos.

7. Os painéis interiores serão ou folheados ou feitos de material cuja superfície possa ser facilmente mantida limpa. Não serão usadas madeiras entalhadas ou qualquer outro método de construção suscetível de bichar.

8. A autoridade competente decidirá até que ponto serão necessárias medidas para prevenir incêndio ou retardar a sua propagação, as quais devem ser tomadas por ocasião da construção dos alojamentos.

9. As anteparas e os tetos dos camarotes e salões de refeições deverão ser construídos de modo a poderem ser facilmente limpos e, se foram pintados, deverão ser de cor clara; lavagem com solução de cal não deve ser usada.

10. As pinturas das anteparas serão, quando necessário, renovadas ou restauradas.

11. Os revestimentos dos pisos de todos os alojamentos da tripulação serão de material e construção aprovados, de modo a poderem ser facilmente conservados limpos, e terão uma superfície impermeável à água.

112. Sempre que os revestimentos dos pisos forem de matéria composta, as junções com as anteparas serão arredondadas de forma a evitar fendas.

13. Serão previstos dispositivos suficientes para o escoamento das águas.

Art. 7 — 1. Os camarotes e salões de refeições serão convenientemente ventilados.

2. O sistema de ventilação será controlado, de forma a manter o ar em condições satisfatórias e a assegurar uma circulação suficiente de ar em todas as condições atmosféricas e climatéricas.

3. Todo navio empenhado regularmente em viagens nos trópicos e no Golfo Pérsico será equipado com meios mecânicos de ventilação e com ventiladores elétricos, ficando entendido que somente um desses meios poderá ser usado nos espaços em que este meio assegurar ventilação satisfatória.

4. Todo navio empenhado na navegação fora dos trópicos será equipado, quer com um sistema de ventilação mecânico, quer com ventiladores elétricos. A autoridade competente poderá isentar desta exigência os navios que, normalmente, navegam em águas frias do hemisfério norte e sul.

5. A força motriz necessária a fazer funcionar o sistema de ventilação previsto nos §§ 3 e 4 deverá estar disponível, quando possível, em todas as ocasiões em que a tripulação estiver aquartelada ou trabalhando a bordo e as circunstâncias assim o exigirem.

Art. 8 — 1. Salvo a bordo dos navios empenhados exclusivamente em viagem nos trópicos ou no Golfo Pérsico, será prevista uma instalação conveniente de aquecimento para o alojamento da tripulação.

2. O sistema de aquecimento deverá funcionar sempre que a tripulação estiver aquartelada ou trabalhando a bordo e as circunstâncias exigirem seu uso.

3. A bordo de todo navio em que é exigido um sistema de aquecimento será por meio de vapor, água ou ar quente, ou eletricidade.

4. Em todo navio em que o aquecimento provém de uma estufa, serão tomadas medidas para assegurar que a mesma seja de tamanho suficiente, esteja convenientemente instalada e protegida, e para que o ar não fique viciado.

5. O sistema de aquecimento deverá ser capaz de manter a temperatura no alojamento da tripulação em um nível satisfatório, sob condições atmosféricas e climatéricas normais, as quais o navio poderá encontrar no curso de sua navegação; a autoridade competente deverá prescrever as condições para esse sistema.

6. Os radiadores e outros aparelhos de aquecimento serão instalados de maneira a evitar o risco de incêndio e de forma a não constituir uma fonte de perigo ou desconforto para os ocupantes dos locais em que estão instalados. Se for necessário, eles terão uma anteparo de proteção.

Art. 9 — 1. Sujeitos a modificações especiais, que poderão ser permitidas em navios de passageiros, os camarotes e os salões de refeições deverão ser convenientemente iluminados por luz natural e deverão estar dotados de luz artificial adequada.

2. Todos os locais reservados à tripulação deverão ser convenientemente iluminados. A iluminação natural dos locais de habitação deverá permitir a uma pessoa com visão normal ler à luz do dia, em tempo claro, um jornal comum em qualquer parte do espaço disponível para movimento livre. Quando não for possível obter um sistema de iluminação natural conveniente, instalar-se-á um sistema de iluminação artificial que produza o mesmo resultado.

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

4. A iluminação artificial deverá ser disposta de maneira que os ocupantes do recinto sejam beneficiados ao máximo.

5. Nos camarotes, sobre cada beliche, será instalada uma lâmpada elétrica para leitura.

Art. 10 — 1. Os camarotes ficarão localizados a meia nau ou a ré acima da linha d'água carregada.

2. Em casos excepcionais, a autoridade competente poderá autorizar a instalação dos camarotes avante do navio se as dimensões, tipo ou serviço do navio tornarem qualquer outro local impróprio ou impraticável para sua instalação, porém, nunca avante da antepara de colisão.

3. Nos navios de passageiros, a autoridade competente poderá, sob a condição de que sejam feitas disposições satisfatórias para iluminação e ventilação, permitir a localização de camarotes abaixo da linha carregada, mas em nenhum caso logo abaixo dos corredores de serviço.

4. A superfície, por pessoa, dos camarotes destinados ao pessoal subalterno, não será inferior a:

a) 20 pés quadrados ou 1,85 metros quadrados, em navios com menos de 800 toneladas;

b) 25 pés quadrados ou 2,35 metros quadrados, em navios de 800 até 3.000 toneladas;

c) 30 pés quadrados ou 2,78 metros quadrados, em navios de mais de 3.000 toneladas.

Todavia, a bordo de navios de passageiros, onde mais de quatro membros do pessoal subalterno são alojados em um mesmo camarote, a superfície mínima por pessoa poderá ser de 24 pés quadrados (2,22 metros quadrados).

5. No caso de navios onde sejam empregados vários grupos de pessoal subalterno e onde haja necessidade do embarque de um efetivo evidentemente maior do que aquele que seria empregado, a autoridade competente poderá reduzir a superfície, por pessoa, dos camarotes, obedecendo a que:

a) a superfície total dos camarotes, lotada para esses grupos, não será inferior àquela que seria lotada caso o efetivo não tivesse sido aumentado, e

b) a superfície mínima dos camarotes não será menor do que:

I) 18 pés quadrados (1,67 metros quadrados) por pessoa, nos navios com menos de 3.000 toneladas;

II) 20 pés quadrados (1,85 metros quadrados) por pessoa, nos navios com 3.000 toneladas ou mais.

6. O espaço ocupado pelos beliches, armários, cômodas e assentos, será incluído no cálculo da superfície. Os espaços pequenos ou de forma irregular, que não aumentem o espaço disponível para movimento e que não possam ser utilizados para receber móveis, não serão incluídos naquele cálculo.

7. O pé direito dos camarotes da tripulação deverá ser no mínimo de 6 pés e 3 polegadas (1,90 metros).

8. Os camarotes serão em número suficiente para prover camarote ou camarotes separados para os membros de cada Departamento; todavia, a autoridade competente poderá revogar esta disposição no que concerne aos navios de pequena tonelagem.

9. O número de pessoas autorizadas a ocupar cada camarote não ultrapassará as seguintes lotações:

a) Oficiais encarregados de Departamentos, da Navegação, das Máquinas, Chefes de Quarto, Oficiais e Radiotelegrafistas: uma pessoa por camarote;

b) outros oficiais: uma pessoa por camarote sempre que for possível, e em nenhum caso mais do que duas;

c) contramestres: uma ou duas pessoas por camarote, e em nenhum caso mais do que duas;

d) pessoal subalterno: duas ou três pessoas por camarote, sempre que for possível, e em nenhum caso mais do que quatro.

10. A fim de assegurar um alojamento satisfatório e mais confortável, a autoridade competente poderá, depois de consultar os armadores ou suas organizações e as organizações reconhecidas bona fide de marítimos, outorgar a autorização para alojar no máximo dez membros da tripulação em um mesmo camarote no caso de certos navios de passageiros.

11. O número máximo de pessoas a serem alojadas por camarote será indelével e legivelmente marcado em algum lugar do camarote, onde possa ser facilmente visto.

12. Os membros da tripulação disporão de beliches individuais.

13. Os beliches não serão colocados lado a lado, de forma que o acesso a um deles só possa ser obtido passando-se por sobre o outro.

14. A superposição de mais de dois beliches é proibida. No caso de os beliches serem colocados ao longo do costado do navio, é proibido superpor beliches no local onde uma vigia se encontre sobre um beliche.

15. Sempre que os beliches sejam superpostos, o beliche inferior não ficará situado a menos de 12 polegadas (30 centímetros) acima do chão; o beliche superior ficará situado aproximadamente à meia altura entre o fundo do beliche inferior e o lado mais baixo dos vaus do teto.

16. As dimensões internas mínimas de um beliche serão de 6 pés e 3 polegadas por 2 pés e 3 polegadas (1,90 metros por 0,68 metros).

17. A armação e, se houver, a borda de proteção de um beliche serão de material aprovado, duro, liso e que não seja suscetível de se corroer ou bichar.

18. Se forem usadas armações tubulares para construção de beliches, elas serão completamente fechadas e sem perfurações que possam servir de meio de acesso a bichos.

19. Cada beliche terá um fundo de molas ou um enxergão de molas, assim como um colchão com enchimento de material aprovado. O material a ser usado para enchimento do colchão não deve ser suscetível de bichar.

20. Sempre que um beliche for colocado sobre outro, um fundo a prova de poeira, de madeira, de lona ou outro material adequado, será adaptado sob o enxergão de molas do beliche superior.

21. Os camarotes serão planejados e mobiliados de forma a facilitar a boa arrumação e limpeza e a assegurar um conforto razoável aos seus ocupantes.

22. O mobiliário deverá incluir armário para roupas para cada ocupante. O armário terá no mínimo 5 pés (1,52 metros) de altura e uma seção transversal com 300 polegadas quadradas (19,30 decímetros quadrados); terá uma prateleira e uma argola para cadeado. O cadeado será fornecido pelo ocupante.

23. Cada camarote terá uma mesa ou uma escrivaninha, de modelo fixo, rebatível ou do tipo corrediço, com assentos confortáveis, de acordo com as necessidades.

24. O mobiliário será construído de material liso e duro, não suscetível de se deformar ou de se corroer.

25. Cada ocupante terá à sua disposição uma gaveta ou um espaço equivalente com uma capacidade de no mínimo 2 pés cúbicos (0,56 metro cúbico).

26. Os camarotes terão cortinas para as vigias.

27. Os camarotes serão providos de um espelho, pequenos armários embutidos para artigos de toalete, uma estante de livros e um número suficiente de cabides.

228. Sempre que for possível, os beliches dos membros da tripulação serão separados por quartos, de modo a evitar que aqueles que dão serviço durante o dia se utilizem os mesmos camarotes dos que dão serviço de quarto.

Art. 11 — 1. A bordo de todos os navios serão instalados salões de refeições suficientes.

2. Nos navios de menos de 1.000 toneladas serão previstos salões de refeições separados para:

- a) o comandante e os oficiais;
- b) os contramestres e o resto do pessoal subalterno.

3. Os navios de 1.000 toneladas ou mais terão salões de refeições separados para:

- a) o comandante e os oficiais;
- b) os contramestres do convés e o pessoal subalterno do convés;
- c) os contramestres das máquinas e o pessoal subalterno das máquinas.

Contanto que:

I) um dos dois salões de refeições destinados aos contramestres e ao pessoal subalterno possa ser destinado aos contramestres e o outro ao pessoal subalterno;

II) um único salão de refeições pode ser destinado ao pessoal de mestrança e ao pessoal subalterno do convés e das máquinas, uma vez que os armadores ou as suas organizações interessadas e as organizações reconhecidas bona fide de marítimos interessados tenham expressado preferência por tal disposição.

4. Serão previstas disposições adequadas para o pessoal do serviço de rancho, ou providenciando-se salões de refeições separados, ou dando-lhe direito de usar os salões de refeições destinados aos outros grupos. A bordo dos navios de 5.000 toneladas ou mais, onde se encontrem mais de cinco pessoas do serviço de rancho, deverá ser providenciada a instalação de um salão de refeições separado.

5. As dimensões e o material de todos os salões de refeições deverão ser suficientes para o número provável de pessoas que os utilizarão ao mesmo tempo.

6. Todos os salões de refeições terão mesas e assentos aprovados, suficientes para o número de pessoas que os utilizarão ao mesmo tempo.

7. A autoridade competente poderá modificar as disposições referentes à acomodação dos salões de refeições, na medida em que as condições especiais existentes a bordo dos navios de passageiros o possam exigir.

8. Os salões de refeições serão separados distintamente dos camarotes e o mais perto possível da cozinha.

9. Uma instalação conveniente para lavagem dos utensílios de mesa e armários embutidos para guardar tais utensílios serão previstos, quando não houver copas com acesso direto aos salões de refeições.

10. As partes de cima das mesas e dos assentos serão de material resistentes à umidade, sem rachaduras e de limpeza fácil.

Art. 12 — 1. Em todos os navios serão previstos, num convés desabrigado, um ou mais locais a que a tripulação poderá ter acesso quando não estiver de serviço; o local ou locais serão de superfície adequada, levando-se em consideração o tamanho do navio e o efetivo da tripulação.

2. Locais de recreio, convenientemente localizados e guarnecidos de mobiliário adequado, serão previstos para oficiais e pessoal subalterno. Onde não for possível separá-los dos salões de refeições, estes serão preparados e mobiliados de forma a criar ambiente recreativo.

Art. 13 — 1. Deverá haver a bordo de todos os navios instalações sanitárias suficientes, incluindo lavatórios, banheiros ou duchas.

2. Serão instalados water-closets separados, na proporção mínima seguinte:

a) a bordo dos navios de menos de 800 toneladas: três;

b) a bordo dos navios de 800 toneladas ou mais, mas de menos de 3.000 toneladas: quatro;

c) a bordo de navios de 3.000 toneladas ou mais: seis;

d) a bordo de navios onde os oficiais, radiotelegrafistas ou operadores tenham um alojamento isolado, serão previstas instalações sanitárias contíguas ou situadas nas proximidades.

3. A legislação nacional fixará as distribuições de water-closets entre as diferentes classes da tripulação, de conformidade com as disposições do § 4 do presente artigo.

4. Instalações sanitárias para todos os membros da tripulação, que não ocupam camarotes, onde haja instalações sanitárias, serão previstas, para cada classe da tripulação, à razão de:

a) uma banheira e/ ou uma ducha para oito pessoas ou menos;

b) um water-closet para oito pessoas ou menos;

c) um lavatório para seis pessoas ou menos.

Todavia, quando o número de pessoas de uma classe ultrapassar um múltiplo exato deste número em menos de metade do número de pessoas que estiver indicado, o excedente poderá ser desprezado para aplicação do presente dispositivo.

5. Se o efetivo da tripulação ultrapassar 100 ou se se tratar de navios de passageiros que efetuem normalmente viagens, cuja duração não ultrapasse quatro horas, a autoridade competente poderá considerar disposições especiais ou uma redução do número de instalações sanitárias exigidas.

6. Água doce, quente e fria, ou meios de aquecimento de água serão fornecidos em todos os locais comuns destinados ao asseio individual. A autoridade competente fixará, após consulta a armadores ou às suas organizações e às organizações reconhecidas bona fide de marítimos, a quantidade máxima de água doce que pode ser exigida do armador para cada homem por dia.

7. Os lavatórios e as banheiras serão de dimensões adequadas e de material aprovado, de superfície lisa, não suscetível de rachar, lascrar ou corroer.

8. Todos os water-closets terão ventilação direta do ar livre, independente de qualquer outro local do alojamento.

9. Todos os water-closets serão de modelo aprovado e terão uma forte descarga d'água, em estado de constante funcionamento e controlável individualmente.

10. Os canos de esgoto e descarga serão de dimensões adequadas e instalados de forma a reduzir ao mínimo os riscos de obstrução e a facilitar a limpeza.

11. As instalações sanitárias destinadas a utilização por mais de uma pessoa serão de acordo com as seguintes prescrições:

a) os revestimentos do piso serão de material durável aprovado, fáceis de limpar e impermeáveis à umidade; serão providos de um sistema eficaz de escoamento de águas;

b) as anteparas serão de aço ou outro material aprovado e serão estanques às águas até uma altura mínima de 9 polegadas (23 centímetros) acima do convés;

c) os locais serão suficientemente iluminados, aquecidos e ventilados;

d) os water-closets ficarão situados em local facilmente acessível dos camarotes e locais destinados ao asseio individual, sendo, porém, separados; eles não terão acesso direto dos camarotes nem de uma passagem que constitua o único meio de acesso entre camarotes e water-closets; todavia, esta última disposição não será aplicável aos water-closets localizados entre dois camarotes cujo número total de ocupantes não ultrapasse quatro pessoas;

e) onde houver mais de um water-closet num mesmo local, eles serão convenientemente fechados para assegurar o isolamento.

12. Em todos os navios serão providenciadas, numa proporção correspondente ao efetivo da tripulação e à duração normal da viagem, facilidades para lavagem e secagem de roupa.

13. O material de lavagem compreenderá tanques suficientes, com dispositivo de escoamento, que poderão ser instalados nos locais destinados ao asseio individual, se não for razoavelmente possível dispor de lavanderia separada. Os tanques serão supridos suficientemente de água doce, quente e fria. Na falta de água quente, serão previstos meios para aquecer a água.

14. Os meios de secagem serão situados em compartimento separado dos

camarotes e dos salões de refeições, adequadamente arejado e aquecido e que terá adriças de roupas ou outros dispositivos para pendurá-las.

Art. 14 — 1. Uma enfermaria separada será prevista a bordo de todo navio que seja guarnecido por uma tripulação de 15 ou mais homens e que se destine a uma viagem com duração de mais de três dias. A autoridade competente poderá dispensar essa exigência quando se tratar de navios da navegação costeira.

2. A enfermaria será localizada de tal modo que seja de fácil acesso e seus ocupantes possam ser confortavelmente alojados e receber atenção adequada, por qualquer tempo.

3. A entrada, os beliches, a iluminação, a ventilação, o aquecimento e a instalação de água serão traçados de forma a assegurar o conforto e a facilitar o tratamento dos ocupantes.

4. O número de beliches por instalar na enfermaria será prescrito pela autoridade competente.

5. Os ocupantes da enfermaria disporão, para seu uso exclusivo, de water-closets que farão parte da própria enfermaria ou ficarão situados em proximidade imediata.

6. A enfermaria não será usada senão para o tratamento eventual de doentes.

7. Todo navio que não embarcar um médico deverá estar provido de uma caixa de medicamentos, de tipo aprovado, acompanhada de instruções facilmente compreensíveis.

Art. 15 — 1. Serão providenciados espaços suficientes e convenientemente arejados, destinados a pendurar os impermeáveis, independentes dos camarotes mais facilmente acessíveis.

2. A bordo de todos os navios com mais de 3.000 toneladas serão preparados e mobiliados, de modo a servir de escritório, um local para o serviço de convés e outro para o serviço das máquinas.

3. A bordo dos navios que tocam regularmente em portos infestados de mosquitos, serão tomadas medidas para proteger o alojamento da tripulação por meio de mosquiteiros apropriados para serem adaptados nas escotilhas, vigias e partes que dêem para o convés desabrigado.

4. Todo navio que navegue normalmente nos trópicos ou no Golfo Pérsico ou que se dirija a tais regiões, será equipado com toldos para serem instalados nos conveses desabrigados, situados logo acima do alojamento da tripulação, bem como sobre a ou as partes do convés desabrigado que sirvam de local de recreio.

Art. 16 — 1. No caso de navios enquadrados no § 5, do art. 10, a autoridade competente poderá, no que se refere aos membros da tripulação ali referidos, modificar as condições fixadas nos artigos precedentes, na medida do possível, a fim de que possam ser levados em consideração os hábitos e costumes nacionais em particular; poderá determinar disposições especiais no que diz respeito ao número de pessoas que ocupam camarotes e aos salões de refeições e instalações sanitárias.

2. Ao modificar as condições assim fixadas, a autoridade competente será obrigada a respeitar os dispositivos dos §§ 1 e 2 do art. 10 e as superfícies mínimas exigidas para esse pessoal no § 5 do art. 10.

3. A bordo dos navios onde a tripulação de qualquer departamento seja composta de pessoas de hábitos e costumes nacionais muito diferentes, serão previstos camarotes e outros locais de habitação separados e adequados, de forma a atender às necessidades dos diferentes grupos.

4. No caso dos navios mencionados no § 5 do art. 10, as enfermarias, salões de refeições e instalações sanitárias serão estabelecidos e mantido, no que se refere à quantidade e utilidade prática, da mesma forma que os de todos os outros navios de tipo idêntico matriculado no mesmo país.

5. Ao elaborar regulamentos especiais de acordo com o presente artigo, a autoridade competente consultará as organizações reconhecidas bona fide dos marítimos interessados e as organizações de armadores ou os armadores que os empreguem.

Art. 17 — 1. O alojamento da tripulação será mantido em estado de limpeza e em condições habitáveis convenientes; ele será usado como local de armazenagem de mercadorias ou provisões que não sejam de propriedade pessoal de seus ocupantes.

2. O Comandante ou um oficial especialmente designado por ele para este fim inspecionará, acompanhado de um ou mais membros da tripulação, todos os alojamentos da tripulação em intervalos que não excedam de uma semana; os resultados da inspeção serão registrados.

PARTE IV APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO AOS NAVIOS EXISTENTES

Art. 18 — 1. Sob reserva dos dispositivos dos §§ 2, 3 e 4, deste artigo, a presente Convenção se aplicará aos navios cuja quilha tiver sido batida posteriormente à entrada em vigor da Convenção para o território no qual o navio está registrado.

2. No caso de um navio completamente terminado na data da entrada em vigor da presente Convenção no país onde ele esteja registrado e que não haja preenchido os requisitos estabelecidos na Parte III da Convenção, a autoridade competente

poderá, após consulta a armadores ou às suas organizações e às organizações reconhecidas bona fide de marítimos, exigir sejam feitas às alterações julgadas possíveis, a fim de que o navio fique de acordo com as determinações da Convenção, levando em conta os problemas práticos que possam surgir, quando:

a) o navio for novamente registrado;

b) importantes modificações de estrutura ou reparos de maior importância sejam feitos no navio em consequência da aplicação de um plano preestabelecido e não em consequência de um acidente ou de um caso de emergência.

3. No caso de um navio em construção ou em transformação na data da entrada em vigor desta Convenção, no território onde ele esteja registrado, a autoridade competente poderá, após consulta a armadores ou às suas organizações e às organizações reconhecidas bona fide de marítimos, exigir que sejam feitas as alterações julgadas possíveis, a fim de que o navio fique de acordo com as determinações da Convenção, levando na devida conta os problemas práticos que possam surgir; tais alterações constituirão uma aplicação definitiva dos termos da Convenção, a menos que não seja feito novo registro do navio.

4. Quando um navio — que não seja um navio nas condições referidas nos §§ 2 e 3 deste artigo, ao qual eram aplicáveis as disposições da presente Convenção, enquanto se encontrava em construção — for novamente registrado em um território depois da data da entrada em vigor, no mesmo território da Convenção, a autoridade competente poderá, após consulta a armadores ou às suas organizações e às organizações conhecidas bona fide dos marítimos, exigir que sejam feitas alterações que julgarem possíveis, a fim de que o navio fique de acordo com as determinações da Convenção, levando na devida conta os problemas práticos que possam surgir; tais alterações constituirão uma aplicação definitiva dos termos da Convenção, a menos que não seja feito novo registro do navio.

PARTE VDISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 19 — Nada na presente Convenção afetará qualquer lei, sentença, costume ou acordo entre armadores e marítimos que assegurem condições mais favoráveis do que aquelas previstas por esta Convenção.

Art. 20 — As ratificações formais da presente Convenção serão transmitidas ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, para registro.

Art. 21 — 1. A presente Convenção somente obrigará aos Membros da Organização Internacional do Trabalho cujas ratificações tenham sido registradas pelo Diretor-Geral.

2. A presente Convenção entrará em vigor seis meses depois da data em que tenham sido registradas as ratificações de sete dos seguintes países: Estados Unidos da América, Argentina, Austrália, Bélgica, Brasil, Canadá, Chile, China,

Dinamarca, Finlândia, França, Reino Unido da Grã-Bretanha e a Irlanda do Norte, Grécia, Índia, Irlanda, Itália, Iugoslávia, Noruega, Holanda, Polônia, Portugal, Suécia e Turquia, ficando entendido que, desses sete países, quatro, pelo menos, deverão possuir cada um uma marinha mercante de, no mínimo, um milhão de toneladas brutas registradas. Este dispositivo tem por fim facilitar, encorajar e apressar a ratificação da presente Convenção pelos Estados-Membros.

3. Posteriormente, a presente Convenção entrará em vigor, para cada Membro, seis meses após a data de registro de sua ratificação.

Art. 22 — 1. Todo Membro que tiver ratificado a presente convenção poderá denunciá-la no fim de um período de dez anos depois da data da entrada em vigor inicial da convenção, por ato comunicado ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho e por ele registrado. A denúncia não terá efeito senão um ano depois de ter sido registrada.

2. Todo Membro que, tendo ratificado a presente convenção, dentro do prazo de um ano depois da expiração do período de dez anos mencionado no parágrafo precedente, não fizer uso da faculdade de denúncia prevista no presente artigo, será obrigado por novo período de dez anos e, depois disso, poderá denunciar a presente convenção no fim de cada período de dez anos, nas condições previstas no presente artigo.

Art. 23 — 1. O Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho notificará a todos os Membros da Organização Internacional do Trabalho o registro de todas as ratificações que lhe forem comunicadas pelos Membros da Organização.

2. Notificando aos Membros da Organização o registro da segunda ratificação que lhe for comunicada, o Diretor-Geral chamará a atenção dos Membros da Organização para a data em que a presente Convenção entrar em vigor.

Art. 24 — Cada vez que julgar necessário, o Conselho de Administração da Repartição Internacional do Trabalho apresentará à Conferência Geral um relatório sobre a aplicação da presente Convenção e examinará se é necessário inscrever na ordem do dia da Conferência a questão de sua revisão total ou parcial.

Art. 25 — 1. No caso de a Conferência adotar nova convenção de revisão total ou parcial da presente convenção, e a menos que a nova convenção disponha diferentemente:

a) a ratificação, por um Membro, da nova convenção de revisão acarretará, de pleno direito, não obstante o art. 17 acima, denúncia imediata da presente convenção quando a nova convenção de revisão tiver entrado em vigor;

b) a partir da data da entrada em vigor da nova convenção de revisão, a presente convenção cessará de estar aberta à ratificação dos Membros.

2. A presente convenção ficará, em qualquer caso, em vigor, na forma e no conteúdo, para os Membros que a tiverem ratificado e que não tiverem ratificado a convenção de revisão.

Art. 26 — As versões em francês e em inglês do texto da presente convenção fazem igualmente fé."