ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Comissão de Segurança Social e Trabalho

PARECER DA COMISSÃO DE SEGURANÇA SOCIAL E TRABALHO

Proposta de Lei n.º 255/XII/4.ª (GOV) que procede à sétima alteração ao Decreto-lei n.º 96/89, de 28 de Março, regulando a proteção social dos tripulantes dos navios registados no Registo Internacional da Madeira (MAR).

Autor: Deputado David Costa (PCP)

ÍNDICE

I - NOTA INTRODUTÓRIA

II – CONSIDERANDOS

III – OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

IV - CONCLUSÕES

I - NOTA INTRODUTÓRIA

Nos termos da alínea d) do artigo 197.º da Constituição e do 118.º do Regimento, que consolidam o poder de iniciativa da lei, o Governo, em respeito pelos requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 119.º e nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento, relativamente às iniciativas em geral, bem como os previstos no n.º 2 do artigo 123.º do referido diploma, quanto às propostas de lei em particular, apresentou a presente iniciativa.

O diploma em apreço respeita os limites da iniciativa imposta pelo Regimento, por força do disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 120.º.

Cumpre também referir que apesar de aferida na proposta de lei uma exposição de motivos, nos termos do artigo 13.º da Lei nº 74/98, de 11 Novembro (sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas), alterada e republicada pela Lei nº 42/2007, de 24 de Agosto, a mesma é omissa quanto à fundamentação apoiada em estudos, documentos e pareceres, em conformidade com o n.º 3 do artigo 124.º do Regimento, desconhecendo-se assim qualquer tipo de envolvimento de entidades ligadas ao setor marítimo/náutico ou de entidades representativas dos trabalhadores.

Por último, constata-se ainda a omissão da data de entrada em vigor do diploma, devendo assim atender-se ao disposto no n.º 2 do artigo 2.º da lei formulário, que "na falta de fixação do dia, os diplomas entram em vigor, em todo o território nacional e no estrangeiro, no 5.º dia após a publicação."

II – CONSIDERANDOS

1. Em geral

Partindo do princípio constitucional que garante a todos os cidadãos o direito à segurança social, a análise de conteúdo do objeto é observada no enfoque do sistema

previdencial previsto na lei de bases, como um sistema voluntário para os tripulantes dos navios registados no MAR, que prevê atualmente cobertura para eventualidades como doença, doenças profissionais, invalidez e morte entre outras.

De acordo com a Exposição de Motivos, a ratificação pela República Portuguesa da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 obriga à consagração de regras uniformes para todos os trabalhadores abrangidos pela mesma, garantindo, entre outras regras, um determinado nível de proteção social.

1.1. Objetivo da proposta:

Os principais objetivos da proposta são:

- *Adequar a legislação nacional, no que respeita à matéria de segurança social, à Convenção do trabalho Marítimo 2006.*
- *Consagração do princípio de obrigação de enquadramento dos tripulantes e das empresas proprietárias dos navios registados no Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), no regime geral de Segurança Social com as necessárias adaptações.*
- *Enfatizar a consagração de normas de exceção no acesso ao regime de seguro social voluntário, permitindo aos trabalhadores inscritos marítimos a manutenção global de proteção social que, de forma voluntária, já lhes era assegurado.*

2. Resultado das consultas das partes interessadas e das avaliações de impacto

2.1. Consulta das partes interessadas

Não consta na exposição de motivos, desconhecendo-se qualquer tipo de consulta efetuada pelo proponente.

2.2. Avaliação de impacto

Não consta da exposição de motivos, desconhecendo-se qualquer tipo de pareceres ou estudos realizados, com vista a uma avaliação do impacto da proposta em apreço.

3. Elementos jurídicos da Proposta

3.1. Base jurídica

A presente iniciativa legislativa procede à sétima alteração ao Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de Março, regulando a proteção social dos tripulantes dos Navios registados no Registo Internacional da Madeira.

III - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

O autor do parecer pretende deixar para intervenção em Plenário a sua opinião.

IV – CONCLUSÕES

Face ao exposto, a Comissão de Segurança Social e Trabalho conclui o seguinte:

1) O Governo apresentou a presente proposta de lei à Assembleia da República, em conformidade com as disposições constantes na MLC 2006 (acrónimo da Convenção) a que obrigam, segundo o mesmo, a ratificação pela República Portuguesa da Convenção do Trabalho Marítimo em 2006.

2) A presente Proposta pretende aduzir a obrigatoriedade para os tripulantes averbados no registo Internacional de navios da Madeira, de um regime de Proteção social que cubra as eventualidades de doença, doença profissional e parentalidade dos mesmos, mantendo o acesso ao regime de seguro social voluntário, em vigor, para as eventualidades de invalidez, velhice e morte.

3) O regime de proteção social obrigatório aludido no número anterior, consubstancia no caso de tripulantes nacionais ou residentes em território nacional, a inscrição obrigatória no regime geral de segurança social dos trabalhadores por conta de outrem, com contribuição específica prevista na proposta de lei em apreciação.

Palácio de S. Bento, 10 de Dezembro de 2014

O Deputado Autor do Parecer

David Costa

O Presidente da Comissão

José Manuel Canavarro

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Nota Técnica

Proposta de Lei n.º 255/XII (4.ª)

Procede à sétima alteração ao Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de março, regulando a proteção social dos tripulantes dos navios registados no Registo Internacional da Madeira (GOV).

Data de admissão: 22 de outubro de 2014

Comissão de Segurança Social e Trabalho (10.ª)

Índice

I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa

II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário

III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

V. Consultas e contributos

VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Elaborada por: Susana Fazenda (DAC), António Almeida Santos (DAPLEN), Filomena Romano de Castro, Fernando Bento Ribeiro e Teresa Meneses (DILP).

Data: 05 de dezembro de 2014.

I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa

A iniciativa legislativa em apreço, que *Procede à sétima alteração ao Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de março, regulando a proteção social dos tripulantes dos navios registados no Registo Internacional da Madeira,* foi apresentada pelo Governo, deu entrada em 16/10/2014, foi admitida em 22/10/2014 e anunciada na sessão plenária desta mesma data. Por despacho, exarado igualmente a 22/10/2014, S. Exa. a Presidente da Assembleia da República fez baixar, na generalidade, a proposta de lei à Comissão de Segurança Social e Trabalho, que, em reunião de 24 de outubro de 2014, designou autor do parecer o Senhor Deputado David Costa (PCP). Encontra-se agendada para a reunião plenária do próximo dia 10 de dezembro de 2014.

De acordo com a respetiva exposição de motivos, "*A presente proposta de lei tem em vista adequar a legislação nacional, no que respeita à matéria de segurança social, à Convenção, consagrando-se o princípio de obrigação de enquadramento no regime geral de segurança social dos tripulantes dos navios registados no MAR, com a necessária adaptação da legislação em vigor em conformidade com a forma de integração agora operada, tendo em vista manter os direitos já constituídos dos trabalhadores.*

Propõe-se assim o fim da exclusão das regras gerais de enquadramento no regime geral de segurança social dos trabalhadores e respetivas entidades empregadoras, previsto no diploma regulador do Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR).

A proposta de alteração da norma em questão é acompanhada das normas de exceção no acesso ao regime de seguro social voluntário que permitam aos trabalhadores inscritos marítimos a manutenção do âmbito global de proteção social que, de forma voluntária, já lhes era assegurado."

II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário

- **Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais**

A iniciativa é apresentada pelo Governo, nos termos da alínea d) do artigo 197.º da Constituição e do 118.º do Regimento, que consubstanciam o poder de iniciativa da lei.

Respeita os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 119.º e nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento, relativamente às iniciativas em geral, bem como os previstos no n.º 2 do artigo 123.º do

referido diploma, quanto às propostas de lei em particular. Respeita ainda os limites da iniciativa impostos pelo Regimento, por força do disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 120.º.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A proposta de lei inclui uma exposição de motivos, em conformidade com o disposto no artigo 13.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro (sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas), alterada e republicada pela Lei n.º 42/2007, de 24 de agosto.

Cumpre o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, uma vez que tem um título que traduz sinteticamente o seu objeto [disposição idêntica à da alínea b) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento].

Nos termos do n.º 3 do artigo 124.º do Regimento, *"As propostas de lei devem ser acompanhadas dos estudos, documentos e pareceres que as tenham fundamentado"*, mas a Exposição de Motivos da proposta nada refere, pelo que se desconhece se o Governo, por sua iniciativa, ouviu alguma entidade ligada ao setor da navegação marítima.

Tem uma norma revogatória, nos termos do artigo 5.º.

Quanto à entrada em vigor, uma vez que a proposta de lei em apreço nada dispõe sobre a data de início da sua vigência, deve atender-se ao disposto no n.º 2 do artigo 2.º da lei formulário, que diz o seguinte:
"2- Na falta de fixação do dia, os diplomas referidos no número anterior entram em vigor, em todo o território nacional e no estrangeiro, no 5.º dia após a publicação."

III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

- **Enquadramento legal nacional e antecedentes**

A Constituição da República Portuguesa (CRP) consagra a todos os cidadãos o direito à segurança social. *O sistema de segurança social protege os cidadãos na doença, velhice, invalidez, viuvez e orfandade, bem como no desemprego e em todas as outras situações de falta ou diminuição de meios de subsistência ou de capacidade para o trabalho* (artigo 63.º).

No desenvolvimento do supracitado preceito constitucional foi aprovada a Lei n.º 4/2007, de 16 de janeiro[1], alterada e republicada pela Lei n.º 83-A/2013, de 30 de dezembro que aprova as bases gerais do sistema de segurança social, agregando o sistema de proteção social de cidadania (primeiro patamar), que se encontra por sua vez dividido nos subsistemas de ação social, de solidariedade e de proteção familiar; em segundo lugar, o sistema previdencial[2] (segundo patamar), marcado pelo princípio da contributividade, ainda que acolha o princípio da solidariedade (de base laboral); e em terceiro, o sistema complementar (terceiro patamar), constituído pelo regime público de capitalização e pelos regimes complementares de iniciativa coletiva e individual.

O sistema previdencial, inserido no Capítulo III da Lei de Bases, prevê expressamente que *deve ser fundamentalmente autofinanciado, tendo por base uma relação sinalagmática direta entre a obrigação legal de contribuir e o direito às prestações.* Este sistema integra as seguintes eventualidades: doença, maternidade, paternidade e adoção; desemprego; acidentes de trabalho e doenças profissionais; invalidez; velhice; e morte. *O elenco das eventualidades protegidas pode ser alargado, em função da necessidade de dar cobertura a novos riscos sociais, ou reduzido, nos termos e condições legalmente previstos, em função de determinadas situações e categorias de beneficiários* (artigo 52.º).

A lei impõe condições de acesso à proteção social garantida por este sistema previdencial, ou seja, a inscrição e o cumprimento da obrigação contributiva dos trabalhadores e, quando for caso disso, das respetivas entidades empregadoras.

A Lei de Bases de Segurança Social estabelece que *as taxas contributivas são fixadas, actuarialmente, em função do custo de proteção das eventualidades previstas, sem prejuízo da possibilidade de adequações, designadamente em razão da natureza das entidades contribuintes, das situações específicas dos beneficiários ou de políticas de emprego.* No cumprimento deste preceito foi publicada a Lei n.º 110/2009, de 16 de setembro[3], alterada pela Lei n.º 119/2009, de 30 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 140-B/2010, de 30 de dezembro, pelas Leis n.ºs 55-A/2010, de 31 de dezembro, 20/2012, de 14 de maio, 66-B/2012, de 31 de dezembro, e 83-C/2013, de 31 de dezembro (texto consolidado), que aprovou o Código dos Regimes Contributivos do Sistema Previdencial de Segurança Social, tendo sido regulamentada pelo Decreto Regulamentar n.º 1-A/2011, de 3 de janeiro, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 3 de dezembro, pelos Decretos Regulamentares n.ºs 50/2012, de 25 de setembro e 6/2013, de 15 de outubro

[1] Na sequência do Acordo sobre a Reforma da Segurança Social, assinado pelo Governo e os Parceiros Sociais, em 10 de outubro de 2006. A Lei n.º 4/2007, de 16 de janeiro, teve origem na Proposta de Lei n.º 101/X.

[2] Nos termos do disposto no artigo 51.º *são abrangidos obrigatoriamente pelo sistema previdencial, na qualidade de beneficiários, os trabalhadores por conta de outrem ou legalmente equiparados e os trabalhadores independentes* (n.º 1). *As pessoas que não exerçam atividade profissional ou que, exercendo-a, não sejam, por esse facto, enquadradas obrigatoriamente nos termos do número anterior, podem aderir à proteção social definida no presente capítulo, nas condições previstas na lei* (n.º 2).

[3] Teve origem na Proposta de Lei n.º 270/X/4.ª. Recorde-se que a Proposta de Lei n.º 254/XII que aprova o Orçamento do Estado para 2015, propõe a alteração ao Código dos Regimes Contributivos do Sistema Previdencial de Segurança Social.

Em conformidade com o artigo 53.º do Código, a taxa contributiva global do regime geral correspondente ao elenco das eventualidades protegidas é de 34,75 %, cabendo 23,75 % à entidade empregadora e 11 % ao trabalhador.

No âmbito do regime do seguro social voluntário[4] previsto no supracitado Código, o seu artigo 170.º dispõe que:

"1 - Podem enquadrar-se no seguro social voluntário os seguintes trabalhadores:

a) Os trabalhadores marítimos e os vigias, nacionais, que se encontrem a exercer atividade profissional em navios de empresas estrangeiras;

b) Os trabalhadores marítimos nacionais que exerçam atividade a bordo de navios de empresas comuns de pesca constituídas ao abrigo dos Decretos-Leis n.ºs 1/81, de 7 de Janeiro, e 193/84, de 11 de Junho;

c) Os tripulantes que se encontrem a exercer atividade profissional em navios inscritos no Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR).

2 - Podem ainda enquadrar-se no seguro social voluntário as pessoas que integrem grupos de atividades específicos que, de acordo com os respetivos estatutos, prevejam a inscrição no regime, designadamente:

a) Os voluntários sociais que de forma organizada exerçam atividade de tipo profissional não remunerada em favor de instituições particulares de solidariedade social e de entidades detentoras de corpos de bombeiros, nomeadamente os bombeiros voluntários;

b) Os bolseiros de investigação que reúnam as condições definidas no Estatuto do Bolseiro de Investigação e não se encontrem enquadradas em regime de proteção social obrigatório;

c) Os agentes da cooperação que, reunindo as condições definidas no respetivo estatuto, se obriguem, mediante contrato, a prestar serviço no quadro das relações do cooperante, de que não resulte o seu enquadramento em regime de proteção social obrigatório de outro país;

d) Os praticantes desportivos de alto rendimento.

3 - A definição dos requisitos específicos de enquadramento relativos a cada grupo de situações especiais é objeto de legislação própria".

Os beneficiários do regime de seguro social voluntário estão sujeitos ao pagamento de contribuições nos termos do disposto no Título III do citado Código dos Regimes Contributivos do Sistema Previdencial de Segurança Social. O montante das contribuições é calculado pela aplicação da taxa contributiva à remuneração convencional escolhida pelo beneficiário de entre um dos 10 escalões de base de incidência contributiva determinados por referência ao valor do indexante dos apoios sociais (IAS)[5].

O Governo, em Conselho de Ministros de 9 de outubro, aprovou, para apresentação à Assembleia da República, a presente Proposta de Lei que procede à sétima alteração ao Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de

[4] Para melhor desenvolvimento e compreensão pode consultar o documento publicado pela Direção-Geral da Segurança Social.

[5] O valor do IAS é de 419,22 euros.

março[6], alterado pelos Decretos-Lei n.ºs 393/93, de 23 de novembro, 5/97, de 9 de janeiro 31/97, de 28 de janeiro[7], 331/99, de 20 de agosto, 248/2002, de 8 de novembro, e 321/2003, de 23 de dezembro[8] que integra os tripulantes dos navios registados no Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) no regime geral de segurança social.

Esta iniciativa tem como objetivo adequar a legislação nacional, em matéria de segurança social[9], às responsabilidades do Estado de bandeira, no cumprimento da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, que entrou em vigor a 20 de agosto de 2013.[10]

- **Enquadramento internacional**

Países europeus

A legislação comparada é apresentada para os seguintes países da União Europeia: Espanha, França e Itália.

ESPANHA

A Convenção do Trabalho Marítimo, 2006[11], aprovada pela Conferência Internacional do Trabalho da Organização Internacional do Trabalho (OIT), foi ratificada pelo Governo espanhol através do *Instrumento de Ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo 2006*[12].

O *Real Decreto 2221/1998, de 16 de octubre, por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de empresas y buques destinados a la navegación marítima de cabotaje*, veio regulamentar a *Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.*

Posteriormente, em 2011, a referida lei foi revogada pelo *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.*

Nos termos do artigo 251.º do citado *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre* o registo dos navios e companhias de navegação é um registo público de caráter administrativo que tem por objeto a inscrição de

[6] Regulamentado pelo Decreto-Lei n.º 192/2003, de 22 de agosto, que aprovou o regulamento aplicável às embarcações de recreio registadas ou a registar no Registo Internacional de Navios da Madeira.
[7] Revogado pelo Decreto-Lei n.º 331/99, de 20 de agosto.
[8] Revogado pelo Decreto-Lei n.º 13/2012, de 20 de janeiro.
[9] Ver Regra 4.5 da Convenção.
[10] A Proposta de Resolução n.º 97/XII (4.ª) (GOV) - Aprova a Convenção do Trabalho Marítimo, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª sessão, em Genebra, a 23 de fevereiro de 2006 foi aprovada por unanimidade a 21 de novembro de 2014.
[11] Sobre esta matéria pode consultar o sítio do Ministério do Fomento.
[12] Retificada pela *Corrección de errores del Instrumento de Ratificación del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, hecho en Ginebra el 23 de febrero de 2006*.

navios que arvoram a bandeira espanhola, bem como a inscrição de companhias de navegação espanholas, não dispensando o cumprimento dos deveres de inscrição em outros registos públicos que possam existir.

Os navios devidamente registados e que arvoram a bandeira espanhola terão para todos os efeitos a nacionalidade espanhola. Estão autorizados a obter o registo de embarcações civis as pessoas singulares ou coletivas residentes em Espanha ou em outros Estados-Membros pertencentes ao Espaço Económico Europeu, desde que, neste último caso, designem um representante em Espanha. Contudo, se os navios estiverem dedicados à navegação de recreio ou desportiva sem finalidade comercial, não será necessário o requisito de residência, sendo suficiente a designação de um representante em Espanha.

No domínio da lotação e tripulação dos navios, a lei prevê que o número de membros que compõem a tripulação dos navios e a respetiva formação profissional deve ser adequada para garantir a segurança da navegação e do navio, tendo em conta as suas características técnicas exigidas para o exercício das funções. O capitão e o primeiro-oficial dos navios nacionais deverão ter a nacionalidade de um Estado-Membro do Espaço Económico Europeu, salvo nas situações em que é estabelecido pela administração marítima que essas funções devem ser desempenhadas por cidadãos de nacionalidade espanhola. O resto da tripulação, no caso dos navios comerciais, deve ser de nacionalidade espanhola ou de algum Estado-Membro do Espaço Económico Europeu, pelo menos em 50 %.

O Registo Especial de Navios e Companhias de Navegação tem sede nas Ilhas Canárias[13], tendo por objeto possibilitar a competitividade das companhias de navegação espanholas através de uma série de medidas equivalentes às existentes em registos semelhantes de países membros da União Europeia. O registo de navios requer uma série de requisitos conforme elencados na *Disposición adicional decimosexta* do *Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre* que aprovou a *Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.*

Em matéria de horário de trabalho e descanso, a tripulação dos navios inscritos no Registo Especial obedece ao disposto na *Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo*, e sobre horários especiais obedece ao disposto no *Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre*.

No âmbito da segurança social, os tripulantes estão abrangidos pelo *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar*[14], *aprobado por el Decreto 2864/1974, de 30 de agosto*, regulamentado pelo *Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.*

[13] Consultar *Registro especial de buques y empresas navieras de Canarias*.
[14] Também se refere o *Decreto 1867/1970, de 9 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de la ley 116/1969, de 30 de diciembre, por la que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores del mar.*

A proteção social regulada no citado *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar* integra as seguintes eventualidades: doença, maternidade, desemprego, acidentes, invalidez, morte, sobrevivência, pensão de reforma e serviços sociais (artigo 29.º).

Para melhor desenvolvimento e compreensão sobre o *Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar* pode consultar o sítio do Ministério do Emprego e Segurança Social, bem como o *Registro especial de buques y empresas navieras de Canarias*.

FRANÇA

A França apoiou o desenvolvimento e a adoção da Convenção sobre o Trabalho Marítimo. Este é o primeiro instrumento juridicamente vinculatico no âmbito das Organizações Internacionais do Trabalho (OIT), que estabelece um conjunto de normas que abrangem diferentes áreas do direito no sector dos transportes marítimos.

A *Loi n.° 2012-1320 du 29 novembre, autorisant la ratification de la convention du travail maritime de l'Organisation internationale du travail*, aplicou a Convenção do trabalho marítimo da OIT, que entrou em vigor em França no dia 28 de fevereiro de 2014, um ano após a sua ratificação, a 22 de agosto de 2013. Esta estipula claramente que todos os marinheiros devem ter um contrato de trabalho. Este contrato incluirá, necessariamente, benefícios para a proteção da saúde e da segurança social. Esta convenção deve melhorar as condições de trabalho dos marítimos.

Após a referida ratificação, o Parlamento adotou um conjunto de disposições legislativas para que esses avanços sociais fossem incorporados na legislação nacional. Eles estão incluídos na *Loi du 16 juillet 2013, portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable*, artigo 22.º.

Esta Convenção fixa as normas mínimas aplicáveis a bordo dos navios, especialmente em matéria de condições de emprego, de saúde, de segurança no trabalho, de higiene, e de bem-estar, com vista a contribuir para a melhoria das condições de trabalho e de vida do pessoal do mar. Esclarece, assim, as condições para a concessão de licenças de circulação e define os conceitos legais de proprietário, armador de negócios e de trabalhadores do mar. Confere uma base jurídica na identificação do pessoal do mar e reforça as sanções em caso de incumprimento do pessoal necessário.

É de referenciar também o *Enim* que tem como missão gerir o regime especial de segurança social dos marinheiros e do pessoal do mar do comércio, das pescas, das culturas e embarcações marítimas, no que concerne os riscos de velhice, de morte, de acidentes e doenças ocupacionais, doenças, maternidade e invalidez. Ele também assegura a tributação e a cobrança de contribuições e cotizações sociais.

Desde 2008, o *Enim* tem personalidade jurídica e autonomia financeira de um estabelecimento público de caracter administrativo. Antes da administração do Estado, o *Enim* tornou-se um organismo de segurança social de direito próprio, sob a autoridade dos Ministro do Mar, da Segurança social e do Orçamento.
No dia 5 de novembro, o *Enim* fez uma proposta, *le régime sociale des marins* «Instrução n.º 21 de 5 de novembro de 2014, relativa à revalorização das prestações do regime de segurança social dos marinheiros».

ITÁLIA

Em meados de novembro de 2013, o governo italiano depositou o instrumento de ratificação da Convenção ILO (OIT) sobre o trabalho marítimo de 2006. A Itália é o 52.º Estado membro da OIT e o 20.º da União Europeia a ratificar esta Convenção.

Com 1650 navios que ostentam a bandeira italiana, que representam mais do que 18 milhões de toneladas de carga, a Itália está entre os primeiros 20 países de transporte via contentor no mundo e também entre os primeiros três países da UE em import-export em contentor por via mar.

Com a Lei n.º 113/2013, de 23 de setembro, foi aplicada ao ordenamento jurídico italiano a referida convenção. Esta lei "*Ratifica e aplica a Convenção da 'Organização internacional do trabalho (OIT) n.º 186 sobre o trabalho marítimo, com Anexos, adotada em Genebra a 23 de fevereiro de 2006 durante a 94.ª sessão da Conferencia geral da OIT, bem como normas de adaptação interna*".

O 'Decreto Diretor' n.º 13/2013, de 17 de junho, "*Cria o Serviço Inspetivo do Trabalho Marítimo*". Este diploma define as linhas guia e os procedimentos para as auditorias relacionadas com o controlo das condições de trabalho dos trabalhadores marítimos da frota nacional. Aplica-se às atividades de inspeção e certificação de navios ou unidades mercantis que ostentem a bandeira italiana com exceção: a) dos navios militares ou destinados ao transporte de tropas ou outros navios de propriedade ou geridos pelos Estados que sejam utilizados exclusivamente para serviços governativos não comerciais; b) dos navios de pesca; c) das embarcações de recreio não afetas ao comércio; d) das embarcações de madeira de construção rudimentar.

O Decreto do Presidente da República n.º 231/2006, de 18 de abril (Regulamento relativo às normas do emprego da "*gente di mar*", nos termos do artigo 2.º, n.º 4, do Decreto Legislativo n.º 297/2002, de 19 de dezembro), especifica a qualificação profissional do 'pessoal marítimo' e os requisitos mínimos para o acesso à profissão. O Regulamento, para além disso, racionaliza e implementa os serviços de modo a favorecer o encontro entre procura e oferta de trabalho no setor marítimo. Além dos serviços de emprego adequados, criados junto das Capitanias de Porto, também as "*Agencias para o trabalho*" (centros de emprego) podem efetuar atividade de intermediação para os trabalhadores que se enquadram na denominada tipologia da "gente de mar"; o Decreto Ministerial de 29 de novembro identifica os requisitos e os modelos para a emissão da autorização, e a Nota de 1 de agosto de 2014 determina as modalidades operativas.

O Decreto Legislativo n.º 271/1999, de 27 de julho, integra o Texto Único de modo a adequar a normativa sobre a segurança e a saúde no local de trabalho às necessidades especiais dos trabalhadores marítimos. No que respeita à organização do horário de trabalho, a Lei n.º 97/2013, de 6 de agosto, prevê a possibilidade de a contratação coletiva incorporar algumas modificações derrogatórias, relativamente aos limites fixados pelo Decreto Legislativo n.º 271/1999, após prévia autorização do Ministério do Trabalho e das Políticas Sociais, de acordo com o Ministério das Infraestruturas.

Com a Lei n.º 122/2010, de 30 de julho, as competências que eram do IPSEMA (Instituto de Previdência Social para o Setor Marítimo) foram absorvidas pelo INAIL (Instituto Nacional para a segurança contra os acidentes de trabalho). Com base no disposto na Lei 99/2013, de conversão do Decreto-Lei n.º 76/2013, de 28 de junho, a partir de 1 de janeiro de 2014, o INPS (Instituto Nacional de Previdência Social) passou a fazer parte da gestão dos processos relativos às contribuições por doença comum e maternidade e às queixas das retribuições (salários) e das doenças com a relativa certificação médica (Circular conjunta INAIL e INPS).

Nos termos do artigo 114.º do Código da navegação, o pessoal marítimo compreende: *gente de mar; pessoal dos serviços dos portos; pessoal técnico das construções navais.*

Organizações internacionais

Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (*Maritime Labour Convention*, MLC 2006)

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho adotou, na sua nonagésima quarta (94.ª) sessão marítima realizada em 7 de fevereiro de 2006 a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (*Maritime Labour Convention*, MLC 2006), com o objetivo de criar um instrumento único e coerente que incorpora, tanto quanto possível, todas as normas atualizadas das Convenções e Recomendações internacionais existentes sobre Trabalho Marítimo, bem como os princípios fundamentais de outras convenções internacionais sobre trabalho.

Esta Convenção aplica-se a todos os navios pertencentes a entidades públicas ou privadas habitualmente afetos a atividades comerciais, com exceção dos navios afetos à pesca ou a atividade análoga, das embarcações de construção tradicional como *dhows* e juncos e dos navios e unidades auxiliares da marinha de guerra. Para os efeitos da convenção, navio designa qualquer embarcação que não navegue exclusivamente em águas interiores ou em águas abrigadas ou nas suas imediações ou em zonas onde se aplique uma regulamentação portuária.

A Convenção entrou em vigor em 20 de agosto de 2013, 12 meses após o registo da sua ratificação pelos primeiros 30 Estados-Membros da Organização Internacional do Trabalho (OIT), os quais representam pelo menos 33% da arqueação bruta da frota mundial da marinha de comércio. Os Estados que ratificarem posteriormente a Convenção ficarão vinculados às suas disposições 12 meses após o registo da ratificação. O ponto de situação da ratificação da MLC 2006 pelos Estados-Membros da OIT pode ser acompanhado no sítio da OIT.

A MLC 2006 destina-se a ser um instrumento universalmente aplicável, constituindo-se como o quarto pilar da regulamentação internacional do sector da marinha de comércio, complementando convenções fundamentais da Organização Marítima Internacional – a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS)[15], a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviços de Quartos para os Marítimos, 1978 (STCW)[16], e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (MARPOL)[17].

A MLC 2006 está organizada em três partes principais: os artigos, que surgem em primeiro lugar, estabelecem os princípios e obrigações gerais. Seguem-se as regras e as disposições do código mais detalhadas (com duas partes, Parte A e Parte B). As regras e as normas (Parte A) e os princípios orientadores (Parte B) do código encontram-se estabelecidos em cinco Títulos, que abrangem essencialmente o mesmo objeto que as 37 Convenções do trabalho marítimo e respetivas recomendações. Existem alguns temas novos, em especial na área da segurança e saúde no trabalho que vão ao encontro de preocupações atuais, tais como os efeitos

[15] A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar tem por propósito estabelecer os padrões mínimos para a construção de navios, para a dotação de equipamentos de segurança e proteção, para os procedimentos de emergência e para as inspeções e emissão de certificados.
A Convenção SOLAS 1974 foi emendada pelo Protocolo SOLAS 1988 para introdução do Sistema Harmonizado de Vistoria e Certificação (HSSC), passando a ser conhecida desde então como SOLAS 1974/1988 (Decreto n.º 51/99, de 18 de novembro). Em 2007, foi publicado o Decreto n.º 16/2007, de 27 de julho, que aprova as emendas ao anexo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74), adotadas pela Resolução n.º 1 da Conferência de Governos Contratantes à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, Conferência SOLAS 2002. O Decreto-Lei n.º 106/2004, de 8 de maio, alterado pela Lei n.º 18/2012, de 7 de maio, regulamenta a aplicação da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e do Protocolo de 1988. É considerado o tratado mais importante sobre a segurança da Marinha Mercante.
A primeira versão da SOLAS foi assinada em 1914, consequência direta do acidente com o *Titanic*. Em 1928 foi adotada a segunda emenda da convenção, em 1948 a terceira e em 1965 a quarta.

[16] A Resolução da Assembleia da República n.º 45/98, de 13 de outubro, aprova, para adesão, as emendas ao anexo à Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, 1978, e o Código de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW), adotados na Conferência de Partes que teve lugar de 26 de Junho a 7 de Julho de 1995, em Londres.

[17] Convenção MARPOL foi assinada no dia 17 de fevereiro 1973 e modificada pelo Protocolo de 1978.
Marpol 73/78 é a mais importante convenção ambiental marítima. Foi projetado para minimizar a poluição dos mares e tem como objetivo: preservar o ambiente marinho pela eliminação completa de poluição por óleo e outras substâncias prejudiciais, bem como, minimizar as consequências nefastas de descargas acidentais de tais substâncias.
O MARPOL contém 6 anexos, relacionados com a prevenção das diferentes formas de poluição marinha, por de navios:
Anexo I – Óleo
Anexo II – Substâncias Líquidas Nocivas Transportadas a granel
Anexo III – Substâncias Prejudiciais Transportadas em forma Empacotada
Anexo IV – Esgoto
Anexo V – Lixo
Anexo VI – Poluição de Ar
Um Estado que se torne membro da Marpol tem que aceitar os Anexos I e II. Os Anexos III e VI são anexos voluntários.

do ruído e de vibrações nos trabalhadores ou outros riscos do local de trabalho, mas em geral a MLC 2006 tem como objetivo manter os padrões dos instrumentos atuais ao seu nível atual, enquanto deixa a cada Estado maior discrição na formulação da sua legislação nacional, estabelecendo esse nível de proteção. As disposições relativas à inspeção do Estado de bandeira, incluindo o recurso a organizações reconhecidas, surgem através da Convenção (n.º 178) sobre a inspeção do trabalho marítimo da OIT. O potencial para inspeções em portos estrangeiros (controlo pelo Estado do porto) constante no Título 5 tem como base as Convenções marítimas existentes, em especial a Convenção n.º 147 – Convenção sobre as Normas mínimas a observar nos navios mercantes, 1976, e as Convenções adotadas pela Organização Marítima Internacional e os acordos regionais para o controlo pelo Estado do porto. Contudo, a MLC 2006 surge decorrente destas para desenvolver uma abordagem mais eficaz a estes importantes assuntos, compatível com outras convenções marítimas internacionais que estabelecem normas para a qualidade do transporte marítimo em relação a temas tais como segurança e proteção dos navios e proteção do ambiente marinho. Um dos aspetos mais inovadores da MLC 2006 no que diz respeito às Convenções da OIT, é a certificação das condições de trabalho e de vida dos marítimos a bordo dos navios.

A MLC 2006 regula os requisitos da idade mínima, do certificado médico, da formação e qualificações para o trabalho a bordo de navios da marinha de comércio, as condições de trabalho, tais como a celebração do contrato de trabalho, remunerações, serviços de recrutamento e colocação de marítimos, duração do trabalho ou do repouso, férias anuais, repatriamento, lotações de segurança, alojamento, instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa, proteção da saúde e cuidados médicos, a navegar e em terra, prevenção de acidentes, bem-estar e proteção em matéria de segurança social, procedimentos de queixas a bordo e pagamento de retribuições.

Estado de bandeira e Estado do porto

A MLC 2006 regula ainda as obrigações dos Estados, enquanto Estado de bandeira ou Estado do porto, tendo em vista o cumprimento e o controlo da aplicação da MLC 2006 por parte dos navios que arvorem bandeiras de Estados que a ratificaram.

As responsabilidades na qualidade de Estado de bandeira dos navios envolvem a instituição de um sistema de inspeção e de certificação com vista a assegurar que as condições de trabalho e de vida dos marítimos afetos a esses navios são conformes às normas da MLC 2006. O sistema de certificação inclui o certificado de trabalho marítimo, completado pela declaração de conformidade do trabalho marítimo ou, em certos casos, um certificado provisório de trabalho marítimo, atestando que o navio foi inspecionado pelo Estado de bandeira e que as disposições obrigatórias da MLC 2006 relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos são cumpridas.

A MLC 2006 prevê que o sistema de inspeção e de certificação, no âmbito da responsabilidade do Estado de bandeira, pode ser assegurado por instituições públicas ou organizações reconhecidas para o efeito. As

disposições da MLC 2006, relativas às responsabilidades do Estado do porto, preveem que qualquer navio que arvore a bandeira de outro Estado e que, no decurso normal da sua atividade, faça escala num porto ou fundeadouro nacionais pode ser inspecionado, para se verificar a conformidade das condições de trabalho e de vida dos respetivos marítimos com as disposições daquela convenção. A inspeção realizada pelo Estado do porto deve verificar o cumprimento das disposições obrigatórias da MLC 2006, caso o Estado de bandeira do navio tenha ratificado a MLC 2006, ou, caso não o tendo feito, de assegurar que o tratamento dado a esses navios e às suas tripulações não é mais favorável do que o reservado aos navios que arvoram a bandeira de um Estado que seja parte da MLC 2006, sendo o navio sujeito a uma inspeção mais detalhada.

IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

- **Iniciativas legislativas**

Efetuada uma pesquisa à base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar, verificou-se que, neste momento, sobre idêntica matéria, está pendente na 10.ª Comissão o Projeto de Lei n.º 28/XII/1.ª (PCP) - Altera o Código Contributivo reforçando a proteção social dos pescadores.

- **Petições**

Efetuada uma pesquisa à base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar, verificou-se que, neste momento, não existe qualquer petição versando sobre idêntica matéria.

V. Consultas e contributos

- **Consultas obrigatórias e contributos**

Por iniciativa da Senhora Presidente da Assembleia da República, em 24 de outubro de 2014, foram solicitados pareceres às seguintes entidades:

- Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (ALRAA), que enviou o seu parecer em 12 de novembro de 2014;
- Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira, (ALRAM), que enviou o seu parecer em 7 de novembro de 2014;
- Governo da Região Autónoma dos Açores, que enviou o seu parecer em 12 de novembro de 2014;
- Governo da Região Autónoma da Madeira, que enviou o seu parecer em 24 de outubro de 2014.

VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua

aplicação

Em face dos elementos disponíveis, designadamente do articulado da proposta de lei e da respetiva exposição de motivos, não é possível avaliar as consequências da aprovação da presente iniciativa legislativa e eventuais encargos resultantes da sua aplicação.