



DIÁRIO

da Assembleia da República

XIV LEGISLATURA

SEPARATA

SUMÁRIO

Proposta de Lei n.º 45/XIV/1.ª (GOV):
Autoriza o Governo a legislar em matéria de trabalho a bordo das embarcações de pesca e da atividade de marítimos a bordo de navios, transpondo as Diretivas (UE) 2017/159 e 2018/131.

**ÀS COMISSÕES DE TRABALHADORES OU ÀS RESPECTIVAS COMISSÕES
COORDENADORAS, ASSOCIAÇÕES SINDICAIS E ASSOCIAÇÕES DE
EMPREGADORES**

Nos termos e para os efeitos dos artigos 54.º, n.º 5, alínea *d*), e 56.º, n.º 2, alínea *a*), da Constituição, do artigo 134.º do Regimento da Assembleia da República e dos artigos 469.º a 475.º da Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro (Aprova a revisão do Código do Trabalho), avisam-se estas entidades de que se encontra para apreciação, de 4 de julho a 24 de julho de 2020, o diploma seguinte:

Proposta de Lei n.º 45/XIV/1.ª (GOV) — *Autoriza o Governo a legislar em matéria de trabalho a bordo das embarcações de pesca e da atividade de marítimos a bordo de navios, transpondo as Diretivas (UE) 2017/159 e 2018/131.*

As sugestões e pareceres deverão ser enviados, até à data limite acima indicada, por correio eletrónico dirigido a: 10ctss@ar.parlamento.pt; ou em carta, dirigida à **Comissão Parlamentar de Trabalho e Segurança Social**, Assembleia da República, Palácio de São Bento, 1249-068 Lisboa.

Dentro do mesmo prazo, as comissões de trabalhadores ou as comissões coordenadoras, as associações sindicais e associações de empregadores poderão solicitar audiências à **Comissão Parlamentar de Trabalho e Segurança Social**, devendo fazê-lo por escrito, com indicação do assunto e fundamento do pedido.

PROPOSTA DE LEI N.º 45/XIV/1.ª**AUTORIZA O GOVERNO A LEGISLAR EM MATÉRIA DE TRABALHO A BORDO DAS EMBARCAÇÕES DE PESCA E DA ATIVIDADE DE MARÍTIMOS A BORDO DE NAVIOS, TRANSPONDO AS DIRETIVAS (UE) 2017/159 E 2018/131****Exposição de motivos**

A Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, da Organização Internacional do Trabalho, também conhecida como a «Declaração de direitos dos marítimos», estabelece as condições mínimas de trabalho e de vida para os marítimos a bordo de navios da marinha de comércio e prevê obrigações para os armadores, para os Estados de bandeira, os Estados do porto e ainda para os Estados fornecedores de mão-de-obra.

A Associação de Armadores da Comunidade Europeia e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes, parceiros sociais do sector dos transportes marítimos, celebraram um acordo que reproduziu a maioria das disposições obrigatórias da Convenção do Trabalho Marítimo e que veio a ser aplicado na União Europeia através da Diretiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009. Esta Diretiva foi transposta para o ordenamento jurídico português através da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, que regula a atividade de marítimos a bordo de navios que arvoram a bandeira portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado português enquanto Estado de bandeira ou do porto.

Por sua vez, a Diretiva 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, foi transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março.

Em 2014, foram efetuadas emendas à Convenção do Trabalho Marítimo, no sentido de assegurar a existência de sistemas de garantia financeira, rápidos e eficazes, para dar assistência a marítimos abandonados pelo armador, e garantir o pagamento pelo armador de uma indemnização, em caso de morte ou incapacidade de longa duração do marítimo resultante de acidente de trabalho ou de doença profissional. Foi, assim, celebrado novo acordo entre os parceiros sociais, que é aplicado na União Europeia através da Diretiva (UE) 2018/131, do Conselho, de 23 de janeiro de 2018.

Em 2016 e em 2018 foram efetuadas novas emendas, que importa, desde já, acautelar na ordem jurídica interna, uma vez que o Estado português ratificou a Convenção do Trabalho Marítimo, na sua versão original, não obstante encontrar-se ainda em curso o processo de ratificação nos termos da Constituição da República Portuguesa.

Nesse sentido, importa proceder à alteração da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, e do Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março.

Em 14 de junho de 2007, a Organização Internacional do Trabalho adotou a Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas com o objetivo de criar um instrumento único e coerente para completar as normas internacionais em matéria de condições de vida e de trabalho aplicáveis no setor.

A aplicação na União Europeia das disposições da Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas é assegurada pela Diretiva (UE) 2017/159 do Conselho, de 19 de dezembro de 2016, que aplica o Acordo relativo à aplicação da Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas, de 2007, da Organização Internacional do Trabalho, celebrado em 21 de maio de 2012, entre a Confederação Geral das Cooperativas Agrícolas da União Europeia, a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes e a Associação das Organizações Nacionais das Empresas de Pesca da União Europeia.

Com efeito, reconhecendo-se que a globalização tem um impacto profundo sobre o setor da pesca, sendo considerada uma atividade perigosa, quando comparada com outras atividades profissionais, resultaram da Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas e da Diretiva (UE) 2017/159 do Conselho, de 19 de dezembro de 2016, um conjunto de novas diretrizes e princípios, com vista a assegurar que os trabalhadores tenham condições de trabalho dignas a bordo dos navios de pesca, nomeadamente, no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de trabalho a bordo, condições de serviço, alojamento e alimentação, segurança no trabalho e proteção da saúde, assistência médica e segurança social.

Neste sentido, cumpre atualizar o regime constante da Lei n.º 15/97, de 31 de maio, que estabelece o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca, e do Decreto-Lei n.º

116/97, de 12 de maio, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 93/103/CE, do Conselho, de 23 de novembro, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca, ambos nas suas redações atuais, cumprindo, assim, as exigências previstas na Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas e na Diretiva (UE) 2017/159 do Conselho, de 19 de dezembro de 2016.

Assim:

Nos termos da alínea *d*) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de lei, com pedido prioridade e urgência:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei concede ao Governo autorização legislativa para legislar em matéria de trabalho a bordo das embarcações de pesca e da atividade de marítimos a bordo de navios, transpondo a Diretiva (UE) 2017/159 do Conselho, de 19 de dezembro de 2016, e a Diretiva (UE) 2018/131, do Conselho, de 23 de janeiro de 2018, procedendo:

a) À terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio, alterado pelas Leis n.ºs 113/99, de 3 de agosto, e 3/2014, de 28 de janeiro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 93/103/CE, do Conselho, de 23 de novembro, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca, ambos nas suas redações atuais;

b) À terceira alteração à Lei n.º 15/97, de 31 de maio, alterada pelas Leis n.ºs 114/99, de 3 de agosto, e 29/2018, de 16 de julho, que estabelece o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca constante;

c) À segunda alteração à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, alterada pela Lei n.º 29/2018, de 16 de julho, que regula a atividade de marítimos a bordo de navios que arvoram a bandeira portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado português enquanto Estado de bandeira ou do porto.

Artigo 2.º

Sentido e extensão

1 – A autorização legislativa referida na alínea *a*) do número anterior é concedida com o sentido e extensão seguintes:

a) Prever que a consulta e participação dos trabalhadores sobre as medidas a tomar no âmbito da segurança e da saúde a bordo dos navios ou embarcações deve respeitar o disposto na Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.

2 – A autorização legislativa referida na alínea *b*) do número anterior é concedida com o sentido e extensão seguintes:

a) Regular os limites do trabalho suplementar nos casos de força maior, assistência ou salvamento, ou resultante de disposições sanitárias, assegurando um período de descanso adequado imediatamente após a normalização dessas situações;

b) Definir os limites do trabalho noturno de menor, permitindo-o apenas na medida do necessário para a formação efetiva do menor ou para prevenir ou reparar prejuízo grave para o navio;

c) Prever a necessidade de ficha de aptidão física e psíquica emitida pelo médico de medicina do trabalho, submetendo os exames médicos e a emissão de certificados ao disposto no Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro;

d) Fixar os limites máximos de tempo de trabalho e os limites mínimos de descanso dos tripulantes das embarcações de pescas.

3 – A autorização referida na alínea c) do número anterior é concedida com o sentido e extensão seguintes:

a) Adaptar os requisitos da emissão do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo face à obrigação de constituir garantia financeira para o repatriamento e garantia financeira relativa à responsabilidade dos armadores;

b) Permitir a prorrogação da validade do certificado de trabalho marítimo quando, na data da inspeção de renovação, com resultado favorável, o novo certificado não puder ser emitido e disponibilizado a bordo do navio;

c) Assegurar o pagamento ao marítimo dos salários em dívida em caso de abandono.

Artigo 3.º

Duração

A presente autorização legislativa tem a duração de 180 dias.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de junho de 2020.

O Primeiro-Ministro, António Luís Santos da Costa — A Ministra do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, Ana Mendes Godinho — O Secretário de Estado dos Assuntos Parlamentares, José Duarte Piteira Rica Silvestre Cordeiro.

DL

2020.06.19

A Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, da Organização Internacional do Trabalho, também conhecida como «Declaração de direitos dos marítimos», estabelece as condições mínimas de trabalho e de vida para os marítimos a bordo de navios da marinha de comércio, prevendo obrigações para os armadores, para os Estados de bandeira, os Estados do porto e para os Estados fornecedores de mão-de-obra, e contribuindo, dessa forma, para a concorrência leal no sector dos transportes marítimos.

A Associação de Armadores da Comunidade Europeia e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes, parceiros sociais do sector dos transportes marítimos, celebraram um acordo que reproduziu a maioria das disposições obrigatórias da Convenção e que veio a ser aplicado na União Europeia através da Diretiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009. Esta Diretiva foi transposta para o ordenamento jurídico português através da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, que regula a atividade de marítimos a bordo de navios que arvoram a bandeira portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado português enquanto Estado de bandeira ou do porto.

Por sua vez, a Diretiva 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, foi transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março.

Em 2014 foram efetuadas emendas à Convenção, pelo que foi celebrado novo acordo entre os parceiros sociais, reproduzindo as disposições obrigatórias dessas emendas. Este acordo é aplicado na União Europeia através da Diretiva (UE) 2018/131, do Conselho, de 23 de janeiro de 2018.

O Estado português ratificou a Convenção do Trabalho Marítimo, na sua versão original, pelo que importa proceder, desde já, à conformação do ordenamento jurídico português com as obrigações resultantes de todas as emendas, não obstante encontrar-se ainda em curso o processo de ratificação nos termos da Constituição da República Portuguesa. Com efeito, por um lado, as disposições obrigatórias das emendas de 2014 são introduzidas na ordem jurídica interna através da transposição da Diretiva (UE) 2018/131, e, por outro, embora seja expectável a sua ratificação, a matéria tratada pelas demais emendas pode ser objeto de iniciativa legislativa nacional.

O presente decreto-lei pretende, em cumprimento das obrigações emergentes das emendas de 2014, assegurar a existência de sistemas de garantia financeira, rápidos e eficazes, para dar assistência a marítimos abandonados pelo armador, e garantir o pagamento pelo armador de uma indemnização, em caso de morte ou incapacidade de longa duração do marítimo resultante de acidente de trabalho ou de doença profissional.

Para tal, após consulta das organizações representativas de armadores e de marítimos, optou-se por prever a forma de seguro, no que toca à garantia de repatriamento, por ser esse o procedimento normalmente adotado pelos armadores, em especial, seguros proporcionados por Clubes de Proteção e Indemnização (P&I), e, quanto à responsabilidade dos armadores, reflete-se os sistemas já instituídos em Portugal, prevendo-se a forma de seguro e a forma de regime geral de segurança social dos trabalhadores por conta de outrem, respetivamente, para a reparação de danos emergentes de acidente de trabalho e de doença profissional. Quanto aos marítimos não abrangidos por aqueles sistemas, a garantia financeira assume a forma de um seguro, de outro regime de proteção social ou outra forma de garantia financeira equivalente.

Em cumprimento das emendas de 2016, permite-se a prorrogação da validade do certificado de trabalho marítimo por um período máximo de cinco meses quando, após uma inspeção de renovação com resultado favorável, o novo certificado não puder ser logo emitido.

Por outro lado, em cumprimento das emendas de 2018, pretende-se garantir que, caso o marítimo seja vítima de atos de pirataria ou de assalto à mão armada contra o navio onde presta trabalho, o seu contrato de trabalho continua a produzir efeitos, que o seu salário continua a ser pago e que são mantidas as demais prestações decorrentes da lei, de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável ou do contrato de trabalho e, ainda, que não é aplicável o prazo normal para exercício do direito a repatriamento, enquanto aquele for mantido em cativeiro a bordo ou fora do navio.

Ademais, em 14 de junho de 2007, a Organização Internacional do Trabalho adotou a Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas com o objetivo de criar um instrumento único e coerente para completar as normas internacionais em matéria de condições de vida e de trabalho aplicáveis no setor.

A aplicação na União Europeia das disposições da Convenção é assegurada pela Diretiva (UE) 2017/159 do Conselho, de 19 de dezembro de 2016, que aplica o Acordo relativo à aplicação da Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas, de 2007, da Organização Internacional do Trabalho, celebrado em 21 de maio de 2012, entre a Confederação Geral das Cooperativas Agrícolas da União Europeia, a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes e a Associação das Organizações Nacionais das Empresas de Pesca da União Europeia.

Com efeito, reconhecendo-se que a globalização tem um impacto profundo sobre o setor da pesca, sendo considerada uma atividade perigosa, quando comparada com outras atividades profissionais, resultaram da Convenção e da Diretiva um conjunto de novas diretrizes e princípios, com vista a assegurar que os trabalhadores tenham condições de trabalho dignas a bordo dos navios ou embarcações de pesca, nomeadamente, no que diz respeito aos requisitos mínimos em matéria de trabalho a bordo, condições de serviço, alojamento e alimentação, segurança no trabalho e proteção da saúde, assistência médica e segurança social.

Por outro lado, regulam-se as responsabilidades dos Estados enquanto Estado de bandeira ou do porto, tendo em vista o cumprimento de disposições obrigatórias da Convenção.

Neste sentido, é fundamental atualizar o regime constante da Lei n.º 15/97, de 31 de maio, que estabelece o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca e do Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 93/103/CE, do Conselho, de 23 de novembro, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca, ambos nas suas redações atuais, cumprindo, assim, todas as exigências previstas na Diretiva e na Convenção.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º [Reg. PL], e nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2017/159 do Conselho, de 19 de dezembro de 2016, que aplica o Acordo relativo à aplicação da Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas, de 2007, da Organização Internacional do Trabalho (Convenção 188), celebrado em 21 de maio de 2012 entre a Confederação Geral das Cooperativas Agrícolas da União Europeia, a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) e a Associação das Organizações Nacionais das Empresas de Pesca da União Europeia, e a Diretiva (UE) 2018/131 do Conselho, de 23 de janeiro de 2018, que aplica o acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia e pela ETF para alterar a Diretiva 2009/13/CE em conformidade com as emendas de 2014 à Convenção do Trabalho Marítimo de 2006, aprovadas pela Conferência Internacional do Trabalho em 11 de junho de 2014, procedendo:

a) À terceira alteração ao Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio, alterado pelas Leis n.ºs 113/99, de 3 de agosto, e 3/2014, de 28 de janeiro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 93/103/CE, do Conselho, de 23 de novembro, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca;

b) À terceira alteração à Lei n.º 15/97, de 31 de maio, alterada pelas Leis n.ºs 114/99, de 3 de agosto, e 29/2018, de 16 de julho, que estabelece o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca;

c) À segunda alteração ao Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 27/2015, de 6 de fevereiro, relativo à inspeção de navios pelo Estado do porto;

d) À segunda alteração da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, alterada pela Lei n.º 29/2018, de 16 de julho, que regula a atividade de marítimos a bordo de navios que arvoram a bandeira portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado português enquanto Estado de bandeira ou do porto.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio

Os artigos 2.º, 4.º, 5.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º e 12.º do Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

.....;

a).....;

b).....;

c) «Navio ou embarcação de pesca novo» o navio ou embarcação de pesca, com comprimento igual ou superior a 15 m, relativamente ao qual:

i).....;

ii).....;

iii).....;

d).....;

e).....;

f).....;

g).....;

Artigo 4.º

[...]

Sem prejuízo das obrigações gerais do empregador previstas no artigo 15.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual, o armador deve:

- a).....;
- b).....;
- c) Assegurar o cumprimento das prescrições mínimas de segurança e de saúde constantes na portaria e no anexo referidos no artigo 9.º;
- d) Assegurar aos trabalhadores o fornecimento de equipamentos de proteção individual, de acordo com o disposto no Decreto-Lei n.º 348/93, de 1 de outubro, na sua redação atual, e na Portaria n.º 988/93, de 6 de outubro, e que atendam às especificações previstas na portaria e no anexo referidos no artigo 9.º;
- e).....;
- f).....;

Artigo 5.º

[...]

O comandante ou mestre deve:

- a).....;
- b) Informar o armador das deficiências que encontrar nos aspetos respeitantes à aplicação do presente diploma, nomeadamente os relativos às prescrições mínimas previstas na portaria e no anexo referidos no artigo 9.º;
- c).....;
- d) Transmitir o relatório referido na alínea anterior ao órgão local da Autoridade Marítima Nacional (AMN) do primeiro porto nacional escalado após o incidente, que remete uma cópia à Autoridade para as Condições do Trabalho (ACT) e à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM).

Artigo 6.º

[...]

- 1 –
- 2 – A consulta e a participação dos trabalhadores e dos seus representantes devem obedecer ao disposto nos artigos 18.º e 19.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.

Artigo 7.º

[...]

- 1 – Sem prejuízo do disposto no artigo 20.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual, o armador deve facultar aos trabalhadores a formação adequada, assim como as atualizações necessárias sobre a segurança e a saúde a bordo do navio ou embarcação, em especial sobre emergências, prevenção de acidentes, combate a incêndios, utilização de meios de salvamento e de sobrevivência, utilização das artes de pesca e dos equipamentos de tração, bem como os métodos de sinalização, designadamente os gestuais, e ainda os necessários planos de treino internos para cada uma das matérias dos planos de formação.
- 2 –

Artigo 8.º

[...]

- 1 – Sem prejuízo de outras notificações previstas na lei, o armador deve comunicar à ACT e à DGRM, ao

Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica e ao órgão local da AMN do primeiro porto nacional escalado após o incidente, no mais curto prazo possível, os acidentes mortais, bem como aqueles que evidenciem lesão física grave.

- 2 –
3 –

4 – O apuramento das causas que, no âmbito do presente diploma, estiverem ligadas a acidente de que resulte a morte ou lesão de trabalhadores compete à ACT, com a participação de um representante da DGRM e um representante do órgão local da AMN.

Artigo 9.º

[...]

1 – A regulamentação das prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios ou embarcações de pesca, novos e existentes, é estabelecida pela Portaria n.º 356/98, de 24 de junho.

2 – Ao alojamento nos navios ou embarcações de pesca novos com convés, qualquer que seja o seu comprimento, aplicam-se as prescrições mínimas constantes do anexo ao presente diploma e do qual faz parte integrante.

3 – Para efeitos do número anterior, considera-se novo o navio ou embarcação de pesca com convés que

a) Tenha sido objeto de um contrato de construção ou de transformação importante na data de entrada em vigor do presente diploma ou após essa data;

b) Tenha sido objeto de um contrato de construção ou de transformação importante antes da data da entrada em vigor do presente diploma, e seja entregue três anos ou mais após essa data; ou

c) Na ausência de um contrato de construção, na data de entrada em vigor do presente diploma ou depois dessa data:

- i) tenha sido objeto de assentamento da quilha,
- ii) tenha sido iniciada uma construção identificável como um navio específico, ou
- iii) tenha sido iniciada uma operação de montagem que envolva, pelo menos, 50 toneladas ou 1% do material total previsto para a sua estrutura, consoante o valor que for mais baixo.

Artigo 10.º

Contraordenações

1 – Constitui contraordenação muito grave a violação do artigo 4.º.

2 – Constitui contraordenação grave a violação das alíneas a), c) e d) do artigo 5.º, dos artigos 6.º e 7.º, dos n.ºs 1 a 3 do artigo 8.º, do artigo 9.º e dos n.ºs 1, 2 e 5 do artigo 9.º-A.

3 – O regime geral da responsabilidade contraordenacional previsto nos artigos 548.º a 566.º do Código do Trabalho, aprovado em anexo à Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, aplica-se às infrações decorrentes da violação do presente diploma, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas, nas regiões autónomas, aos respetivos órgãos e serviços regionais.

4 – Às contraordenações previstas nos n.ºs 1 e 2, aplica-se o regime processual aplicável às contraordenações laborais e de segurança social, aprovado pela Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro, na sua redação atual.

Artigo 11.º

[...]

1 – O controlo e a fiscalização do cumprimento do disposto no presente diploma são cometidos, no âmbito das suas competências, à ACT, à DGRM e aos órgãos locais da AMN.

2 – Sempre que a DGRM ou os órgãos locais da AMN detetarem, no exercício da respetiva atividade, situações que constituam contraordenação punível nos termos do artigo anterior, devem participá-las à ACT

para efeitos de processamento e aplicação das correspondentes coimas.

Artigo 12.º

[...]

O presente diploma é aplicável às regiões autónomas, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas aos respetivos órgãos e serviços regionais.»

Artigo 3.º

Aditamento de anexo ao Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio

É aditado ao Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio, na sua redação atual, o anexo com a redação constante do anexo I ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante.

Artigo 4.º

Alteração à Lei n.º 15/97, de 31 de maio

Os artigos 1.º, 3.º, 4.º, 6.º, 20.º, 21.º, 27.º, 35.º e 37.º da Lei n.º 15/97, de 31 de maio, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

[...]

- 1 –
- 2 –
- 3 –
- 4 –
- 5 –

6 – Ao contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca aplicam-se as regras da presente lei e, nas matérias não reguladas, as regras gerais do Código do Trabalho, aprovado em anexo à Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual.

7 – Ao contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca aplicam-se as regras específicas em matéria de segurança e saúde no trabalho a bordo dos navios ou embarcações de pesca e, subsidiariamente, as regras gerais do regime da promoção da segurança e saúde no trabalho, estabelecido pela Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, na sua redação atual.

8 – A presente lei regula, ainda, as responsabilidades do Estado português enquanto Estado de bandeira ou do porto, em cumprimento de disposições obrigatórias da Convenção (n.º 188) relativa ao trabalho no setor da pesca, de 2007, da Organização Internacional do Trabalho (Convenção 188).

Artigo 3.º

[...]

1 – O contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca é aquele pelo qual o tripulante, também designado como marítimo para efeitos do presente diploma, se obriga, mediante retribuição, a prestar a sua atividade profissional a um armador de pesca, sob a autoridade e direção deste ou do seu representante legal.

- 2 –

Artigo 4.º

[...]

Para os efeitos da presente lei, considera-se:

- a) Navio ou embarcação de pesca – todo o navio registado e licenciado para a atividade da pesca, seja qual for a área de exploração ou as artes de pesca utilizadas;
- b).....;
- c).....;
- d) Tripulante – qualquer pessoa contratada, seja a que título for, ou exercendo uma atividade profissional a bordo de um navio ou embarcação de pesca, incluindo as pessoas que trabalham a bordo e que são remuneradas com base numa parte das capturas, excluindo pilotos, pessoas em terra a efetuar trabalhos a bordo de um navio ou embarcação de pesca e observadores do pescado;
- e).....

Artigo 6.º
[...]

- 1 –
- a).....;
- b).....;
- c).....;
- d).....;
- e).....;
- f) Os restantes elementos constantes no anexo à presente lei e do qual faz parte integrante, salvo se já estiverem assegurados por lei ou por instrumento de regulamentação coletiva de trabalho.
- 2 –
- 3 –
- 4 – O tripulante dispõe do prazo de três dias para analisar o contrato de trabalho e aconselhar-se sobre o seu conteúdo de modo a ficar informado sobre o mesmo antes da sua celebração.
- 5 – O contrato de trabalho, cuja cópia deve ser entregue ao tripulante, deve ser conservado a bordo, em formato eletrónico ou em suporte papel, e estar à disposição do mesmo, bem como, em conformidade com a legislação especial aplicável, de outras partes interessadas que o solicitem.

Artigo 21.º
[...]

- 1 –
- 2 –
- 3 – Não é considerado trabalho suplementar nem está sujeito aos limites do artigo anterior, mesmo que fora do período normal de trabalho:
- a).....;
- b).....;
- c).....;
- d).....;

4 – Logo que as situações descritas no número anterior fiquem normalizadas deve ser assegurado aos tripulantes um período de descanso adequado.

Artigo 27.º
[...]

- 1 –

2 –

3 – A pedido do tripulante, o pagamento da retribuição pode ser efetuado, no todo ou em parte, a pessoa a quem este designar.

Artigo 35.º

[...]

1 – O menor não pode prestar trabalho a bordo entre as 22 horas de um dia e as sete horas do dia seguinte, ou em período previsto em regulamentação coletiva de trabalho de, pelo menos, nove horas consecutivas que abranja um intervalo compreendido entre as zero e as cinco horas.

2 – O menor pode prestar trabalho noturno:

a) Na medida do necessário para a sua formação efetiva no quadro de programas e horários estabelecidos, desde que não ocorra no intervalo compreendido entre as zero e as cinco horas;

b) Quando seja indispensável para prevenir ou reparar prejuízo grave para o navio ou embarcação, devido a facto anormal e imprevisível ou a circunstância excecional ainda que previsível, cujas consequências não podiam ser evitadas, desde que não haja outro tripulante disponível e por um período não superior a cinco dias úteis.

3 – Na situação a que se refere a alínea *b)* do número anterior, o menor tem direito a um período equivalente de descanso compensatório, a gozar nas três semanas seguintes.

Artigo 37.º

Contraordenações

1 – [Revogado].

2 – Constitui contraordenação grave a violação dos n.ºs 2 e 3 do artigo 5.º, da alínea *a)* do artigo 7.º, do artigo 10.º, dos n.ºs 2, 9 e 12 do artigo 10.º-B, do artigo 10.º-C, do n.º 2 do artigo 18.º, do artigo 20.º, dos n.ºs 1 e 2 do artigo 22.º, dos artigos 24.º e 28.º, do n.º 4 do artigo 32.º e dos artigos 33.º a 36.º e n.ºs 2 e 4 do artigo 36.º-C.

3 – Constitui contraordenação leve a violação do artigo 6.º, dos n.ºs 3, 10 e 11 do artigo 10.º-B, do n.º 2 do artigo 21.º, do n.º 2 do artigo 23.º e do artigo 29.º.

4 – O regime geral da responsabilidade contraordenacional, previsto nos artigos 548.º a 566.º do Código do Trabalho, aplica-se às infrações decorrentes da violação da presente lei, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas, nas regiões autónomas, aos respetivos órgãos e serviços regionais.

5 – Às contraordenações previstas nos n.ºs 2 e 3, aplica-se o regime processual aplicável às contraordenações laborais e de segurança social, aprovado pela Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro, na sua redação atual.»

Artigo 5.º

Aditamento à Lei n.º 15/97, de 31 de maio

São aditados à Lei n.º 15/97, de 31 de maio, na sua redação atual, os artigos 9.º-A, 10.º-B, 10.º-C, 16.º-A, 36.º-A, 36.º-B, 36.º-C, 36.º-D e 36.º-E, com a seguinte redação:

«Artigo 9.º-A

Aptidão física e psíquica do tripulante

1 – A aptidão física e psíquica do tripulante é comprovada através de ficha de aptidão emitida pelo médico de medicina do trabalho.

2 – Sem prejuízo das regras gerais aplicáveis em matéria de segurança e saúde no trabalho, os exames

médicos e a emissão de certificados de aptidão física e psíquica do tripulante devem respeitar o disposto no Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro.

Artigo 10.º-B Procedimento de queixa a bordo

1 – O tripulante pode apresentar, ao responsável de quem dependa diretamente, queixa oral ou escrita, sobre qualquer ocorrência que viole disposições obrigatórias previstas na legislação relativa ao trabalho a bordo das embarcações de pesca, no decurso da ocorrência ou no prazo contínuo de cinco dias a contar do seu termo.

2 – O responsável direto do tripulante deve decidir a questão objeto da queixa, caso tenha competência para o efeito, ou transmiti-la imediatamente ao responsável competente.

3 – A decisão sobre a queixa deve ser comunicada ao tripulante no prazo contínuo de cinco dias, podendo o responsável prorrogá-la por mais três dias, se a complexidade da matéria o exigir, devendo neste caso informar o tripulante antes do termo do prazo inicial.

4 – Se, no prazo referido no número anterior, não houver resposta ou esta não for satisfatória, o tripulante pode, nos cinco dias posteriores, apresentar a queixa ao comandante ou mestre, especificando, se for caso disso, o motivo da sua insatisfação.

5 – É aplicável à decisão do comandante ou mestre o disposto no n.º 3.

6 – Se a queixa não for decidida a bordo, o tripulante pode submetê-la ao armador, o qual dispõe de um prazo de 15 dias de calendário para a decidir, podendo, se necessário, consultar o tripulante em causa ou um seu representante.

7 – O disposto nos números anteriores não prejudica o direito do tripulante de apresentar queixa diretamente ao comandante ou mestre ou, em razão da matéria, à Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) ou à Autoridade para as Condições do Trabalho.

8 – O tripulante pode solicitar a outro tripulante com conhecimentos adequados que se encontre a bordo aconselhamento confidencial e imparcial sobre os procedimentos de queixa a que pode recorrer.

9 – O tripulante tem o direito de ser assistido ou representado por outro tripulante de sua escolha que se encontre a bordo do mesmo navio ou embarcação de pesca em qualquer ato referente ao procedimento de queixa.

10 – O armador deve entregar ao tripulante, no momento da celebração do contrato ou aquando da entrada em vigor da presente lei, um documento que descreva os procedimentos de queixa a bordo do navio ou embarcação de pesca e indique os contactos das autoridades competentes, bem como, se for caso disso, o nome dos tripulantes que podem prestar aconselhamento nos termos do n.º 8.

11 – As queixas e as respetivas decisões devem ser registadas, sendo remetida uma cópia das mesmas ao tripulante em questão.

12 – É proibida qualquer forma de represália ou tratamento mais desfavorável ao tripulante que tenha apresentado queixa.

13 – Para efeitos do presente artigo, a queixa pode ser apresentada por um tripulante, uma organização profissional, uma associação, um sindicato ou, de um modo geral, por qualquer pessoa interessada na segurança da embarcação, incluindo nos riscos relativos à segurança e à saúde dos tripulantes a bordo.

14 – O presente artigo não se aplica às queixas que as autoridades competentes considerem manifestamente infundadas.

Artigo 10.º-C Afixação de documentos

1 – Devem ser afixados em local acessível do navio ou embarcação de pesca:

- a) A escala de serviço a navegar ou no porto;
- b) O número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de descanso prescrito pela legislação nacional ou por convenção coletiva de trabalho aplicável.

2 – A informação referida no número anterior deve ser redigida em língua portuguesa, devendo ser traduzida em língua inglesa, caso a embarcação exerça a sua atividade fora das águas costeiras nacionais, de acordo com o modelo aprovado por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do trabalho, solidariedade e segurança social e do mar.

3 – Ficam dispensados da afixação dos documentos previstos nos números anteriores os navios ou embarcações que, pelas suas características, não possibilitem tal afixação, devendo o armador garantir que os documentos estão disponíveis a bordo.

Artigo 16.º-A Serviços de recrutamento e colocação

Sempre que haja recurso a serviços de recrutamento e colocação de tripulantes, a bordo de navios ou embarcações de pesca de bandeira portuguesa, o armador deve assegurar, na medida do possível, que estes serviços, quando estabelecidos em Estados que não ratificaram a Convenção 188, respeitam as prescrições da mesma.

Artigo 20.º-A Limites de tempo de trabalho e de descanso

1 – A duração do trabalho, incluindo o trabalho suplementar, não pode ser superior a:

- a) 14 horas em cada período de 24 horas;
- b) 72 horas em cada período de sete dias.

2 – O tripulante tem direito a um período de descanso não inferior a 10 horas, que apenas pode ser dividido em dois períodos, devendo um período ter, pelo menos, seis horas de duração, salvo no descanso diário a navegar, que não pode ser inferior a 12 horas, sendo oito horas consecutivas.

3 – O intervalo entre dois períodos de descanso, consecutivos ou interpolados, não pode ser superior a 14 horas.

4 – O disposto nos números anteriores aplica-se sem prejuízo do disposto no Código do Trabalho relativamente ao trabalho de menor.

Artigo 36.º-A Cumprimento da Convenção 188 em navio ou embarcação de pesca que arvora a bandeira portuguesa

1 – O cumprimento das obrigações decorrentes da Convenção 188 é assegurado através de um sistema de inspeção e da emissão de um documento de conformidade das condições de trabalho e de vida a bordo de navio ou embarcação de pesca.

2 – Sem prejuízo do disposto no artigo seguinte, a inspeção e a emissão do documento de conformidade referidos no número anterior são assegurados pela DGRM.

3 – O disposto no presente capítulo relativamente à emissão do documento de conformidade é aplicável aos navios ou embarcações de pesca que arvoreem bandeira portuguesa, que passem mais de três dias no mar e que tenham um comprimento igual ou superior a 24 metros ou que naveguem habitualmente a mais de 200 milhas náuticas da costa ou para além do limite exterior da plataforma continental, se este for mais distante.

Artigo 36.º-B Inspeção e certificação por organizações reconhecidas

1 – A inspeção e a emissão do documento de conformidade podem ser realizadas por organizações reconhecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23

de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios ou embarcações, desde que:

a) Possuam competência e independência para o exercício das atividades de inspeção e certificação, nomeadamente:

- i) Competências técnicas e conhecimentos adequados sobre o funcionamento dos navios ou embarcações de pesca, incluindo as condições mínimas necessárias para o trabalho a bordo dos navios ou embarcações de pesca, as condições de emprego, o alojamento, as instalações de lazer, a alimentação e o serviço de mesa, a prevenção de acidentes, a proteção da saúde, os cuidados médicos, o bem-estar e a proteção em matéria de segurança social;
- ii) Conhecimentos adequados sobre a legislação a que se refere o n.º 1;

b) Sejam autorizadas para o efeito pela DGRM, mediante acordo escrito.

2 – A autorização a que se refere o número anterior deve abranger, pelo menos, a competência para exigir a correção de deficiências relativas às condições de trabalho e de vida dos tripulantes que as mesmas tenham constatado e para efetuar inspeções sobre essas matérias a pedido da autoridade competente do porto em que o navio ou embarcação de pesca faça escala.

3 – As organizações reconhecidas cooperam com as administrações de controlo do Estado do porto sempre que esteja em causa um navio ou embarcação de pesca de bandeira portuguesa pelas mesmas classificado, em especial de modo a facilitar a retificação das deficiências detetadas no que respeita às condições de vida e de trabalho dos tripulantes.

4 – É aplicável o disposto nos artigos 7.º a 10.º, 12.º e 13.º, nos n.ºs 2 a 5 do artigo 14.º e nas alíneas a) a f) do n.º 1 e nos n.ºs 2 a 7 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 13/2012, de 20 de janeiro, na sua redação atual, com as devidas adaptações.

5 – A DGRM dá conhecimento ao Secretariado Internacional do Trabalho da identificação das organizações reconhecidas e autorizadas, do tipo e do âmbito da respetiva autorização e de quaisquer alterações que ocorram.

Artigo 36.º-C Inspeções

1 – Os inspetores com competência para a certificação de navios ou embarcações de pesca que arvoram a bandeira nacional e das organizações reconhecidas e autorizadas podem, no exercício de funções de inspeção:

- a) Subir a bordo dos navios ou embarcações de pesca que arvoram a bandeira portuguesa;
- b) Proceder a exames, testes ou inquéritos que julguem necessários para verificar que as disposições da legislação que aplica a Convenção 188 são respeitadas;
- c) Determinar a correção de deficiências;
- d) No caso de fundada suspeita de infração grave às disposições da legislação a que se refere a alínea b) ou de risco grave para a segurança ou saúde do tripulante a bordo, proceder às diligências necessárias para impedir a saída do navio ou embarcação, até que sejam tomadas as medidas adequadas para corrigir a situação;
- e) Prestar informações, conselhos técnicos ou recomendações em alternativa à promoção da aplicação de sanções, quando não exista suspeita de infração manifesta às disposições a que se refere a alínea b), que ponha em risco a segurança ou a saúde do tripulante a bordo, nem antecedentes de infrações similares.

2 – O pessoal a que se refere o número anterior:

- a) Deve ter formação adequada;

b) Deve guardar sigilo profissional relativamente a todas as informações de que tenha tido conhecimento em virtude do desempenho das suas funções, inclusive após a cessação destas;

c) Não pode ter quaisquer interesses, diretos ou indiretos, nas atividades inspecionadas, não lhe podendo ser atribuídas tarefas em número ou de natureza tal que sejam suscetíveis de prejudicar a eficácia da inspeção ou a sua autoridade ou imparcialidade relativamente aos armadores, ao tripulante ou a qualquer outro interessado;

d) Deve conduzir os inquéritos e inspeções com diligência, assegurando que o navio ou embarcação de pesca só seja detido ou retido na medida do estritamente necessário.

3 – São elaborados relatórios da inspeção realizada, remetendo-se cópia, em formato digital, ao comandante ou mestre, em português e em inglês, quando este seja o idioma de trabalho do navio ou embarcação, bem como aos representantes dos tripulantes que a solicitem e à DGRM, quando os relatórios sejam elaborados pelas organizações reconhecidas.

4 – A DGRM conserva os registos das inspeções efetuadas e publicita, no primeiro semestre de cada ano, o relatório da atividade inspetiva do ano anterior.

Artigo 36.º-D

Documento de conformidade das condições de vida e de trabalho a bordo de navio ou embarcação de pesca

1 – O documento de conformidade emitido aos navios ou embarcações de pesca a que se refere o n.º 3 do artigo 36.º-A é válido por um período de quatro anos, prorrogável por mais um ano mediante requerimento devidamente fundamentado e desde que sujeito a inspeção prévia.

2 – O documento de conformidade referido no número anterior caduca quando expire o seu prazo de validade ou quando o navio ou a embarcação de pesca for sujeito a qualquer alteração estrutural.

Artigo 36.º-E

Inspeção de navios ou embarcações de pesca de bandeira estrangeira

1 – Qualquer navio ou embarcação de pesca que arvore bandeira estrangeira e se encontre em porto ou fundeadouro nacional no decurso normal da sua atividade ou por razões inerentes à sua exploração, pode ser inspecionado pela DGRM para verificar:

a) Caso o navio ou a embarcação de pesca arvore a bandeira de um Estado que tenha ratificado a Convenção 188, o cumprimento das disposições obrigatórias da mesma, designadamente as relativas a condições de vida e trabalho a bordo;

b) Caso o navio ou a embarcação de pesca arvore a bandeira de um Estado que não tenha ratificado a Convenção 188, se os respetivos tripulantes beneficiam de um tratamento igual ou mais favorável do que o decorrente da aplicação das disposições obrigatórias da mesma Convenção.

2 – No caso de navio ou embarcação de pesca que arvore bandeira de um Estado que tenha ratificado a Convenção 188, a inspeção a que se refere o número anterior consiste na verificação da regularidade da respetiva certificação, que atesta, salvo prova em contrário, o cumprimento das disposições obrigatórias da mesma Convenção, exceto nos casos em que seja exigida uma inspeção aprofundada.

3 – Os critérios para a inspeção pelo Estado do porto dos navios ou embarcações de pesca que arvorem bandeira estrangeira, assim como o procedimento de inspeção, detenção e de impugnação, encontram-se estabelecidos no Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março, na sua redação atual.»

Artigo 6.º

Aditamento de anexo à Lei n.º 15/97, de 31 de maio

É aditado à Lei n.º 15/97, de 31 de maio, na sua redação atual, o anexo com a redação constante do anexo

Il ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 7.º

Alteração sistemática à Lei n.º 15/97, de 31 de maio

É aditado à Lei n.º 15/97, de 31 de maio, na sua redação atual, o capítulo VIII-A, com a epígrafe «Responsabilidades do Estado de bandeira e do Estado do porto», que integra os artigos 36.º-A a 36.º-E.

Artigo 8.º

Alteração ao anexo V ao Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março

O Anexo V ao Decreto-lei n.º 61/2012, de 14 de março, na sua redação atual, passa a ter a redação constante do anexo III ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 9.º

Alteração à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro

Os artigos 1.º, 2.º, 20.º, 21.º, 22.º, 27.º, 34.º, 36.º e 43.º, da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

[...]

- 1 –
2 –

- a).....;
b) A Diretiva [2009/13/CE](#), do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, que aplica o Acordo celebrado pela ECSA e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, na redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2018/131 do Conselho, de 23 de janeiro de 2018, e que altera a Diretiva [1999/63/CE](#);
c).....;
d).....;
e) A Diretiva (UE) 2015/1794 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de outubro de 2015, que altera as Diretivas 2008/94/CE, 2009/38/CE e 2002/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e as Diretivas 98/59/CE e 2001/23/CE do Conselho, no que respeita aos marítimos.

Artigo 2.º

[...]

- 1 –
a).....;
b).....;
c).....;
d).....;
e).....;
f).....;
g).....;
h) «Pirataria», quaisquer dos atos referidos no artigo 101.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982;
i) «Assalto à mão armada contra navios», qualquer ato ilícito de violência ou de detenção, ou qualquer ato

de depredação ou ameaça que não seja um ato de pirataria, para fins privados, e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo dos navios, nas águas interiores de um Estado, águas arquipelágicas e no mar territorial, ou qualquer ato de incitar ou facilitar intencionalmente um ato descrito acima.

- 2 –
- 3 –
- 4 –

Artigo 20.º
[...]

- 1 –
- a).....;
- b).....;
- c).....;
- d) Atos de pirataria ou de assalto à mão armada contra o navio onde presta trabalho;
- e).....;
- f).....;
- g).....;
- h).....;
- 2 –
- 3 –
- 4 –
- 5 –
- 6 –

- a) Caso o armador não o faça, em relação a marítimo que preste serviço em navio de bandeira portuguesa, sem prejuízo do disposto na presente lei quanto à garantia financeira para o repatriamento;
- b).....

- 7 –
- 8 –
- 9 – [Revogado].
- 10 – Constitui contraordenação grave a violação do disposto no n.º 3.

Artigo 21.º
[...]

- 1 –
- 2 –
- 3 –
- 4 –
- 5 –
- 6 – O regime de reparação de acidentes de trabalho e de doenças profissionais consta de legislação própria, sem prejuízo do estipulado na presente lei.
- 7 –
- 8 –
- 9 –
- 10 –

Artigo 22.º

[...]

- 1 –
- 2 –
- 3 – O disposto nos n.ºs 1 e 2 é aplicável sem prejuízo do disposto no artigo 21.º-C da presente lei.

Artigo 27.º

[...]

1 – A bordo de navio que arvore a bandeira portuguesa devem estar disponíveis, em suporte físico ou em suporte eletrónico, exemplares dos contratos de trabalho e dos contratos de prestação de serviço das pessoas contratadas que trabalham a bordo, bem como da presente lei, da Convenção e suas emendas, dos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho aplicáveis, e dos acordos celebrados pela ECSA e pela ETF sobre a Convenção, anexos à Diretiva 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, e à Diretiva (UE) 2018/131 do Conselho, de 23 de janeiro de 2018.

- 2 –
- 3 –

4 – A bordo dos navios devem também ser conservados os seguintes documentos, cujas cópias devem ser afixadas em lugar bem visível e acessível aos marítimos:

a) O certificado de trabalho marítimo válido e, em anexo, a declaração de conformidade do trabalho marítimo atualizada, ou o certificado provisório de trabalho marítimo válido, quanto a navios aos quais seja aplicável o n.º 1 do artigo 33.º da presente lei;

b) Os certificados ou documentos equivalentes das garantias financeiras, a que se referem os artigos 20.º-A e 21.º-A da presente lei.

- 5 –
- 6 –

Artigo 34.º

[...]

1 –

- a).....;
- b).....;
- c).....;
- d).....;
- e).....;
- f).....;
- g).....;
- h).....;
- i).....;
- j).....;
- k).....;
- l).....;
- m).....;
- n).....;
- o) Garantia financeira para o repatriamento;
- p) Garantia financeira relativa à responsabilidade dos armadores.

- 2 –
- 3 –
- 4 –
- 5 –
- 6 –

Artigo 36.º

[...]

- 1 –
- 2 –

3 – Se na data da inspeção de renovação, com resultado favorável, o novo certificado não puder ser emitido e disponibilizado a bordo do navio, a autoridade competente ou uma organização reconhecida e autorizada para o efeito, podem prorrogar a validade do certificado de trabalho marítimo existente, por um período não superior a cinco meses, contado a partir do termo dessa validade.

4 – Na situação prevista no número anterior:

- a) A prorrogação é objeto de averbamento no certificado existente;
- b) O novo certificado é emitido por um período não superior a cinco anos, a partir da data do termo final da validade do anterior certificado, sem a prorrogação, de acordo com as alíneas a) e b) do n.º 2.

5 – O certificado de trabalho marítimo caduca:

- a).....;
- b).....;
- c) Se não for averbada a prorrogação da validade do certificado existente, de acordo com a alínea a) do número anterior;
- d) [Anterior alínea c)];
- e) [Anterior alínea d)];
- f) [Anterior alínea e)].

6 – Na situação prevista nas alíneas d), e) ou f) do número anterior a emissão de novo certificado depende de uma inspeção aprofundada com resultado favorável, a realizar nos termos do artigo 38.º.

7 – A autoridade competente ou, sendo caso disso, uma organização reconhecida e autorizada para o efeito, deve revogar o certificado de trabalho marítimo quando:

- a) O armador deixe de respeitar de forma grave e reiterada os requisitos de que depende a respetiva emissão e não tome qualquer medida corretiva;
- b) As garantias financeiras previstas nos artigos 20.º-A e 21.º-A perderem a sua validade.

8 – [Anterior n.º 6].

Artigo 43.º

[...]

1 – Salvo o disposto no artigo 43.º-A, aplica-se às infrações decorrentes da violação da presente lei, o regime previsto nos artigos 548.º a 566.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas, nas regiões autónomas, aos respetivos órgãos e serviços.

2 –

3 – O procedimento contraordenacional e a aplicação de coimas, nos termos do presente artigo, competem às seguintes entidades, no âmbito das respetivas atribuições:

- a) Autoridade para as Condições de Trabalho, quanto a infrações relativas às condições de trabalho;
- b) DGRM, quanto às demais infrações.

4 – As entidades referidas no número anterior que, no desenvolvimento das suas atribuições, verificarem indícios da prática de ilícitos contraordenacionais cujo procedimento seja da competência de outra entidade, dão conhecimento dos mesmos à entidade competente.

5 – Os valores das coimas aplicáveis às contraordenações a que se refere a alínea b) do n.º 3 são os seguintes:

- a) Contraordenação leve: de € 150 a € 5000;
- b) Contraordenação grave: de € 250 a € 25 000;
- c) Contraordenação muito grave: € 600 a € 37 500.

6 – O produto resultante da aplicação das coimas referidas no número anterior tem a seguinte distribuição:

- a) 50% para o Estado;
- b) 10% para a entidade que levanta o auto de notícia;
- c) 30% para a entidade instrutora que aplica a coima;
- d) 10% para o Fundo Azul, criado pelo Decreto-Lei n.º 16/2016, de 9 de março, na sua redação atual.»

Artigo 10.º

Alteração aos anexos I e II à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro

1 – O anexo I à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, passa a ter a redação constante do anexo IV ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

2 – O anexo II à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, passa a ter a redação constante do anexo V ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 11.º

Aditamento à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro

São aditados à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, os artigos 20.º-A, 20.º-B, 20.º-C, 21.º-A, 21.º-B, 21.º-C e 43.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 20.º-A

Garantia financeira para o repatriamento

1 – O armador deve constituir uma garantia financeira em relação a cada navio para prestação de assistência a marítimos em caso de abandono, suficiente para cobrir as despesas referidas no n.º 5 do artigo 20.º-B.

2 – A garantia financeira assume a forma de seguro, sendo o armador obrigado a transferir a responsabilidade pela prestação da assistência a marítimos para entidades legalmente autorizadas a realizar esse seguro, sem prejuízo do Fundo de Garantia Salarial, para pagamento de créditos laborais, nos casos em que estejam reunidas as condições previstas no Decreto-Lei n.º 59/2015, de 21 de abril, na sua redação atual.

3 – O armador efetua prova de que a garantia financeira foi constituída, através de um certificado ou documento equivalente, emitido pelo prestador da garantia, contendo as informações indicadas no anexo IV à presente lei, da qual faz parte integrante, em inglês, ou em português acompanhado de uma tradução para inglês.

4 – Tendo conhecimento de que uma garantia financeira vai ser anulada ou extinta, o armador deve informar os marítimos a bordo do navio desse facto, no mínimo período possível após o seu conhecimento, por escrito ou eletronicamente, com indicação da data da cessação.

5 – A cessação da garantia financeira antes do respetivo período de validade apenas pode ocorrer se o prestador da garantia notificar a DGRM, por escrito ou eletronicamente, com um mínimo de 30 dias de antecedência, sob pena de inoponibilidade da cessação ao marítimo.

6 – Constitui contraordenação muito grave a violação dos n.ºs 1 e 2, e contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 3 a 6.

Artigo 20.º-B

Prestação de assistência em caso de abandono

1 – Para efeitos do disposto no artigo anterior, um marítimo é considerado como tendo sido abandonado se, em violação das normas legais ou dos termos do respetivo contrato de trabalho, o armador:

- a) Não assumir as despesas de repatriamento do marítimo, conforme decorre do artigo 20.º; ou
- b) Abandonar o marítimo sem os meios de subsistência e apoio necessários, incluindo alimentação adequada, alojamento, água potável, combustível suficiente para a sobrevivência a bordo do navio e cuidados médicos necessários; ou
- c) Tiver, de qualquer outra forma, provocado uma rutura da sua relação com o marítimo, nomeadamente pelo não pagamento dos salários devidos, nos termos do contrato de trabalho, por um período mínimo de dois meses.

2 – O pedido de assistência ao prestador da garantia financeira pode ser apresentado diretamente pelo marítimo ou pelo seu representante, acompanhado da justificação para exercício do direito.

3 – O prestador da garantia financeira deve encetar as diligências necessárias para proporcionar a assistência a que o marítimo tem direito, de forma rápida e eficaz, obrigando-se a:

- a) Assegurar a possibilidade de receção, em qualquer altura, do pedido do marítimo ou do seu representante;
- b) Efetuar a avaliação urgente do pedido do marítimo e conceder prontamente a assistência solicitada, caso este a ela tenha direito;
- c) No caso de não dispor dos elementos que permitam verificar de imediato todos os aspetos do pedido, deve informar o marítimo do facto, prestando, desde logo, a parte da assistência que tenha sido reconhecida como justificada.

4 – A assistência a prestar ao marítimo deve ser suficiente para abranger:

a) Os salários em dívida e outros direitos devidos por parte do armador ao marítimo, nos termos da lei, de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável ou do contrato de trabalho, até quatro meses de atraso, quando estes créditos não sejam cobertos pelo Fundo de Garantia Salarial;

b) As despesas razoáveis suportadas pelo marítimo, incluindo as despesas de repatriamento, tais como:

- i)* Viagens por meios rápidos e adequados, normalmente por via aérea;
- ii)* Fornecimento de alimentação e alojamento ao marítimo desde o momento em que abandona o navio até chegar ao seu domicílio;
- iii)* Cuidados médicos necessários;
- iv)* Transferência e transporte de objetos de uso pessoal;
- v)* Outros custos ou encargos razoáveis decorrentes do abandono; e

c) As necessidades básicas do marítimo, incluindo:

- i)* Alimentação adequada, vestuário necessário, alojamento e água potável;
- ii)* Combustível suficiente para a sobrevivência a bordo do navio;
- iii)* Cuidados médicos necessários;

iv) Quaisquer outros custos ou encargos razoáveis decorrentes do ato ou da omissão que constituem o abandono até à chegada do marítimo ao seu domicílio.

5 – Qualquer montante devido ao abrigo do presente artigo, será deduzido de outros montantes recebidos pelo marítimo de outras fontes, relativamente aos mesmos direitos, créditos ou medidas corretivas suscetíveis de dar lugar a indemnização nos termos do presente artigo.

6 – Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 2 a 5.

Artigo 20.º-C

Sub-rogação e direito de regresso contra terceiros

1 – O prestador de garantia financeira que tenha prestado assistência financeira a um marítimo abandonado adquire por sub-rogação, até ao limite do montante que pagou, os direitos de que o marítimo teria beneficiado por parte do armador.

2 – A prestação de assistência a marítimo abandonado não prejudica o direito de regresso contra terceiros por parte do prestador da garantia financeira.

Artigo 21.º-A

Garantia financeira relativa à responsabilidade dos armadores

1 – O armador deve constituir uma garantia financeira para assegurar o pagamento de uma indemnização, ou de créditos de natureza indemnizatória, ao marítimo ou, sendo o caso, aos seus beneficiários, por morte ou incapacidade de longa duração daquele, resultante de acidente de trabalho ou de doença profissional, ocorrido durante o trabalho prestado ao abrigo do seu contrato de trabalho a bordo do navio, ou em consequência do trabalho, nos termos da lei, de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável ou do contrato de trabalho.

2 – A garantia financeira assume as seguintes formas:

a) Seguro e regime geral de segurança social dos trabalhadores por conta de outrem, respetivamente, para a reparação de danos emergentes de acidente de trabalho e de doença profissional, quanto a marítimos abrangidos pelo âmbito de aplicação do regime de reparação de danos emergentes de acidentes de trabalho e de doenças profissionais, previsto no Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, na sua redação atual, e regulamentado pela Lei n.º 98/2009, de 4 de setembro;

b) Seguro, outro regime de proteção social ou outra forma de garantia financeira equivalente, quanto a marítimos não abrangidos pelo regime referido na alínea anterior.

3 – O armador efetua prova que a garantia financeira foi constituída através de um certificado ou de documento equivalente, emitido pelo prestador da garantia, contendo as informações indicadas no anexo V à presente lei, da qual faz parte integrante, em inglês, ou em português acompanhado de uma tradução para inglês.

4 – As garantias financeiras sujeitas a extinção ou anulação sendo punida como contraordenação muito grave, ao abrigo da presente lei, qualquer infração não abrangida por aquela legislação.

5 – Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 3 a 7.

Artigo 21.º-B

Requisitos da garantia financeira relativa à responsabilidade dos armadores

1 – A garantia financeira constituída ao abrigo da alínea b) do n.º 2 do artigo anterior deve ainda cumprir os seguintes requisitos mínimos:

a) A indemnização a que o marítimo tenha direito deve ser paga na íntegra e atempadamente, sem prejuízo do disposto na alínea c);

b) Não deve ser exercida qualquer pressão sobre um marítimo para aceitação de um pagamento inferior ao montante a que tenha direito;

c) Quando a natureza da incapacidade prolongada de um marítimo não permita determinar com celeridade a indemnização integral a que possa ter direito, devem ser feitos um ou mais pagamentos provisórios, para garantir uma proteção atempada e adequada ao marítimo;

d) O pedido de indemnização pode ser apresentado diretamente pelo marítimo, pelo familiar mais próximo, pelo representante do marítimo ou pelo seu beneficiário designado;

e) O pagamento da indemnização não prejudica outros direitos atribuídos por lei ao marítimo, mas o pagamento pode ser deduzido de eventuais indemnizações resultantes de qualquer outra reclamação feita pelo marítimo contra o armador e decorrentes do mesmo incidente.

2 – Constitui contraordenação grave a violação do disposto nas alíneas *a)* a *d)* do número anterior, sem prejuízo de eventual responsabilidade criminal, no que se refere à alínea *b)*.

Artigo 21.º-C

Proteção em caso de pirataria ou assalto à mão armada contra navios

1 – Se, em resultado de eventuais atos de pirataria ou assalto à mão armada contra o navio onde presta o seu trabalho, o marítimo for mantido em cativo a bordo ou fora do navio, o seu contrato de trabalho continua a produzir efeitos, ainda que lhe tenha sido aposto um termo e o prazo convencionado para a cessação devesse ocorrer durante aquele período, ou qualquer das partes tenha comunicado à outra a suspensão ou a cessação do contrato de trabalho.

2 – O disposto no número anterior abrange todo o período de cativo, até à libertação do marítimo e ao repatriamento nos termos do artigo 20.º, ou até à data da sua morte em cativo, determinada nos termos da lei, sem perda de quaisquer direitos, nomeadamente salariais e de outras prestações, decorrentes da lei, de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável ou do contrato de trabalho.

3 – Para efeitos do número anterior, e sem prejuízo do disposto na lei aplicável, na falta de determinação da data da morte, considera-se que esta ocorreu no dia em que é declarada a cessação do cativo.

4 – O armador deve, ainda, manter os pagamentos previstos no n.º 4 do artigo 19.º à pessoa designada pelo marítimo.

5 – Após libertação do marítimo, o armador deve providenciar o seu repatriamento, logo que o estado clínico do marítimo o permita, exceto se este comunicar não pretender o repatriamento, não sendo aplicável o prazo previsto no n.º 2 do artigo 20.º para exercício desse direito.

6 – Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 3 e 4.

Artigo 43.º-A

Contraordenações aplicáveis a empresas de seguros

1 – Às infrações decorrentes da violação da presente lei praticadas por empresas de seguros, é aplicável o regime contraordenacional previsto no regime jurídico do acesso e exercício da atividade seguradora e resseguradora, aprovado pela Lei n.º 147/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, assim como o regime processual aplicável aos crimes especiais do setor segurador e dos fundos de pensões e às contraordenações cujo processamento compete à Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, aprovado pela mesma lei.

2 – Para efeitos do número anterior, constitui contraordenação grave a infração ao disposto nos n.ºs 4 e 6 do artigo 20.º-A, nos n.ºs 2 a 5 do artigo 20.º-B e nos n.ºs 3, 4, 6 e 7 do artigo 21.º-A, e nas alíneas *a)* a *d)*, do n.º 1 do artigo 21.º-B, sem prejuízo de eventual responsabilidade criminal, no que se refere à alínea *b)* do n.º 1 deste último artigo.»

Artigo 12.º

Aditamento de anexos à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro

São aditados à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, os anexos VI e VII, com a

redação constante dos anexos IV e V ao presente decreto-lei, do qual fazem parte integrante.

Artigo 13.º

Alteração sistemática à Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro

Os artigos 38.º-A e 38.º-B da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual, passam a integrar o Título IV.

Artigo 14.º

Validade dos certificados ou documentos equivalentes das garantias financeiras

Os certificados, ou documentos equivalentes, relativos às garantias financeiras para o repatriamento e à responsabilidade dos armadores, emitidos em data anterior à entrada em vigor do presente decreto-lei que cumpram os requisitos estipulados pela Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na redação dada pelo presente decreto-lei, mantêm a sua validade.

Artigo 15.º

Inspeções de renovação do certificado de trabalho marítimo

O n.º 3 do artigo 36.º da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na redação dada pelo presente decreto-lei, não se aplica a inspeções de renovação realizadas antes da entrada em vigor do presente decreto-lei.

Artigo 16.º

Norma revogatória

1 – São revogados o artigo 20.º e o n.º 1 do artigo 37.º da Lei n.º 15/97, de 31 de maio, na sua redação atual.

2 – É revogado o n.º 9 do artigo 20.º da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, na sua redação atual.

Artigo 17.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

ANEXO I

(a que se refere o artigo 3.º)

«ANEXO

ALOJAMENTO NO NAVIO OU EMBARCAÇÃO DE PESCA

[a que se referem as alíneas *c*) e *d*) do artigo 4.º, a alínea *b*) do artigo 5.º, o n.º 2 e as alíneas *a*), *b*) e *c*) do n.º 3 do artigo 9.º]

DISPOSIÇÕES GERAIS

Sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 274/95, de 23 de outubro, na sua redação atual, e na Portaria n.º 356/98, de 24 de junho, o presente anexo aplica-se aos navios ou embarcações de pesca novos com convés, a que se refere o n.º 3 do artigo 9.º do presente diploma.

1. A Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) pode autorizar derrogações às disposições do presente anexo para os navios ou embarcações de pesca que normalmente não permanecem no mar mais de 24 horas, se os trabalhadores não residirem a bordo do navio ou

embarcação de pesca quando este se encontra no porto.

2. Os trabalhadores que trabalham a bordo de navios *feeder* que não dispõem de alojamento e instalações sanitárias adequados devem poder utilizá-los a bordo do navio-mãe.

PLANEAMENTO E CONTROLO

3. Sempre que o alojamento da tripulação a bordo de um navio ou embarcação de pesca tiver sido renovado, a DGRM certifica esse navio ou embarcação quanto ao cumprimento dos requisitos do presente anexo.

4. As disposições do presente anexo devem ser cumpridas, na medida do possível, quando o alojamento da tripulação de um navio ou embarcação de pesca for substancialmente alterado e nos casos em que ocorra a substituição do pavilhão do navio pelo pavilhão nacional.

5. Nos casos mencionados nos n.ºs 3 e 4, para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros, devem ser submetidos à aprovação da DGRM planos e informações detalhados relativos ao alojamento.

6. Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros, sempre que o alojamento da tripulação tiver sido reconstruído ou substancialmente alterado, e quando o navio ou embarcação de pesca substitui o seu pavilhão pelo pavilhão nacional, a DGRM deve verificar o cumprimento dos requisitos do presente anexo.

7. Quando um navio ou embarcação de pesca substitui o seu pavilhão pelo pavilhão nacional, quaisquer outros requisitos que a autoridade competente do país terceiro cujo pavilhão o navio arvorava anteriormente possa ter adotado em conformidade com os n.ºs 15, 39, 47 ou 62 do anexo III da Convenção 188 deixam de ser aplicáveis ao navio.

CONCEÇÃO E CONSTRUÇÃO

8. Todos os espaços de alojamento devem possuir uma altura livre adequada. Em espaços onde os trabalhadores devam permanecer de pé durante longos períodos, a altura livre mínima é de 190 cm.

9. Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros, a altura livre mínima permitida em todos os alojamentos onde os trabalhadores devem poder gozar de liberdade total de movimentos não deve ser inferior a 200 cm.

Aberturas para os espaços de alojamento e entre estes

10. As cabinas não devem abrir diretamente para os porões de peixe e as salas das máquinas, exceto em caso de saída de emergência. Na medida do possível e razoável, devem ser evitadas as aberturas diretas para cozinhas, paióis, espaços de secagem ou instalações sanitárias comuns, salvo disposição expressa em contrário.

11. Para navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros, não devem existir aberturas diretas entre as cabinas e os porões de peixe e a sala das máquinas, cozinhas, paióis, espaços de secagem ou instalações sanitárias comuns, exceto em caso de saída de emergência; a parte da antepara que separa estes locais das cabinas e das anteparas exteriores deve ser devidamente construída em aço ou outro material aprovado e ser estanque à água e ao gás. Esta disposição não exclui a possibilidade de partilha de zonas sanitárias entre duas cabinas.

Isolamento

12. Os espaços de alojamento devem estar convenientemente isolados; os materiais utilizados para construir as anteparas interiores, os painéis e revestimentos, os pavimentos e as juntas devem ser adaptados à sua utilização e garantir um ambiente saudável. Todos os espaços de alojamento devem possuir dispositivos

suficientes de escoamento de águas.

13. Devem ser tomadas todas as medidas possíveis para proteger os alojamentos da tripulação dos navios ou embarcações de pesca contra moscas e outros insetos, em especial quando os navios estiverem a operar em zonas infestadas de mosquitos.

14. Todos os espaços de alojamento devem estar dotados das saídas de emergência necessárias.

RUÍDO E VIBRAÇÕES

15. O n.º 16 aplica-se sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 46/2006, de 26 de fevereiro, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva [2002/44/CE](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho, relativa às prescrições mínimas de proteção da saúde e segurança dos trabalhadores em caso de exposição aos riscos devidos a vibrações e do disposto no Decreto-Lei n.º 182/2006, de 6 de setembro, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva [2003/10/CE](#), do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de fevereiro, relativa às prescrições mínimas de segurança e saúde em matéria de exposição dos trabalhadores aos riscos devidos ao ruído.

16. Os níveis de ruído e vibrações em espaços de alojamento devem cumprir com as prescrições mínimas legalmente previstas, de modo a assegurar uma proteção adequada aos trabalhadores contra os efeitos desse ruído e dessas vibrações, nomeadamente a fadiga que causam.

VENTILAÇÃO

17. Os espaços de alojamento devem ser ventilados em função das condições climáticas. O sistema de ventilação deve permitir a circulação permanente e satisfatória de ar fresco sempre que existam trabalhadores a bordo.

18. Os sistemas de ventilação devem ser concebidos de forma a proteger os não fumadores contra o fumo do tabaco.

19. Os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros devem estar equipados com um sistema de ventilação nos espaços de alojamento, que deve ser regulado de forma a manter o ar em condições satisfatórias e assegurar uma aeração suficiente em todas as condições meteorológicas e climáticas. Os sistemas de ventilação devem estar permanentemente em funcionamento sempre que existam trabalhadores a bordo.

SISTEMAS DE AQUECIMENTO E AR CONDICIONADO

20. Os espaços de alojamento devem ser adequadamente aquecidos em função das condições climáticas.

21. Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros, deve ser assegurado um aquecimento adequado através de um sistema apropriado, exceto nos navios ou embarcações de pesca que operem exclusivamente em climas tropicais. Este sistema deve fornecer aquecimento em todas as condições, em função das necessidades, e estar em funcionamento quando os trabalhadores vivam ou trabalhem a bordo e quando as circunstâncias assim o exigirem.

22. Para os navios ou embarcações de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros, com exceção dos que operam regularmente em zonas onde o clima temperado não o exija, deve ser assegurado ar condicionado nos espaços de alojamento, na ponte, na sala de comunicações e em qualquer sala centralizada de comando das máquinas.

ILUMINAÇÃO

23. Todos os espaços de alojamento devem ser dotados de iluminação adequada.

24. Sempre que possível, os espaços de alojamento devem ser iluminados com luz natural e luz artificial. Se as cabinas forem iluminadas por luz natural, devem ser previstos meios de a ocultar.

