Parecer

Proposta de Lei n.º 198/XIII/4.ª (Gov)

Autor: Deputada

Patrícia Fonseca

Autoriza o Governo a estabelecer os requisitos de acesso à profissão da atividade profissional dos marítimos, a definir os critérios de equiparação com outros profissionais do setor do mar e a definir as regras quanto à nacionalidade dos tripulantes a bordo dos navios ou embarcações sujeitos ao regime da atividade profissional dos marítimos

ÍNDICE

PARTE I - CONSIDERANDOS

PARTE II - OPINIÃO DA DEPUTADA AUTORA DO PARECER

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE IV- ANEXOS

PARTE I - CONSIDERANDOS

1. Nota introdutória

O Governo tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República a proposta de lei n.º 198/XIII, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 167.º e na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição e no artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (RAR).

A proposta de lei deu entrada em 30 de abril do corrente ano e foi admitida a 2 de maio, tendo baixado nessa mesma data, na generalidade, por despacho de S. Ex.ª o Presidente da Assembleia da República, à Comissão de Agricultura e Mar (7.ª) com conexão à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª). Foi anunciada no dia 3 de maio.

A forma de proposta de lei está de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 119.º do RAR, encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma breve exposição de motivos, estando, assim, conforme com o disposto nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 124.º do RAR. Para além de observar os requisitos formais relativos às propostas de lei, constantes das alíneas a), b) e c) do n.º 2 do artigo 124.º do RAR, parecendo não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e respeita os limites à admissão da iniciativa, previstos no n.º 1 do artigo 120.º do RAR.

2. Análise da iniciativa

Na exposição de motivos da iniciativa em apreço o Governo sublinha a importância estratégica das atividades do mar para a economia nacional e o papel dos marítimos nessa estratégia, sendo por isso necessária a revisão do seu regime geral.

Sublinha que nesta estratégia os marítimos desempenham um papel preponderante impondo-se, assim, uma revisão do seu regime legal visando clarificar, unificar e harmonizar a respetiva atividade profissional.

No decurso da vigência do quadro legal nacional aprovado em 2001, tem sido produzida legislação internacional carecendo, por isso, de uma atualização que acompanhe as

alterações verificadas, assegurando que as embarcações de pesca nacional a operar em águas de Estados Parte à Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para Pessoal de Navios de Pesca, 1995 (Convenção STCW-F) estejam em condições de cumprir os requisitos constantes nesta Convenção.

As alterações propostas centram-se predominantemente na redução significativa do número de categorias de marítimos, criando ao mesmo tempo novas categorias, que visam colmatar lacunas existentes, consagrando-se o princípio da flexibilidade entre categorias, criando-se um tronco comum na área do convés e aprofundando-se a modularidade da formação.

Pretende-se também estabelecer um número mínimo de marítimos portugueses como tripulantes dos navios e embarcações nacionais, abrangendo também os cidadãos de Países de Língua Oficial Portuguesa, permitindo assim que a língua portuguesa seja a língua de trabalho a bordo.

Por último, com a implementação do Balcão Eletrónico do Mar estabelece-se uma lógica de desmaterialização, evitando a todos os envolvidos, deslocações aos serviços.

O Governo pretende atingir este desiderato através da apresentação desta proposta de autorização legislativa enviando, desde já, o anexo do futuro Decreto-Lei. Refira-se que dispõe de 180 dias para concretizar a presente autorização legislativa.

3. Conteúdo da proposta de lei

A proposta de lei é constituída por três artigos e, relativamente aos respetivos conteúdos, por uma questão de brevidade, remete-se para a análise vertida na Nota técnica, pois a sua leitura é fundamental para uma perceção global dos objetivos a alcançar e estratégias a desenvolver e concretizar.

4. Enquadramento legal nacional e antecedentes

Tendo o mar vindo a afirmar a sua importância estratégica enquanto via de comunicação privilegiada entre os Estados desde há muitos séculos, a economia dele dependente assume cada vez mais relevância, sobretudo enquanto solução para muitos agentes económicos. Com efeito, de acordo com a Review of Maritime (2018) divulgada pela

Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), 80% do comércio mundial faz-se por via marítima, nos vários portos ao nível mundial.

Os postos de trabalho proporcionados pelas atividades relacionadas com o mar incidem, sobretudo, sobre o turismo costeiro, a pesca e a marinha (tanto mercante como de pesca). Relativamente ao quadro nacional, o relatório «Estratégia Nacional para o Mar: 2013-2020», da Direcção-Geral de Política do Mar (DGPM), sustenta que «a monitorização do peso agrupado das atividades do mar na economia encontra-se ainda pouco consolidada nas contas nacionais». Com o objetivo de encontrar respostas concretas para a situação portuguesa, o documento cruza informação de diversos relatórios, inclusive o da própria DGPM intitulado «Economia do mar em Portugal».

Segundo o último documento, «o emprego total dos usos e atividades da economia do mar em Portugal, aproximou-se, em 2010, dos 109 mil empregados (...) o que correspondeu a 2,3% do emprego nacional», facto que evidencia o peso da economia do mar para um mercado laboral nacional que poderá deparar-se com uma tendência de crescimento na eventualidade de se continuar a assistir a iniciativas de dinamização do sector por parte dos agentes económicos.

Também o atual Governo, no seu Programa do XXI Governo Constitucional, considera que as atividades económicas ligadas ao mar são de importância estratégica para o crescimento da economia nacional e que os marítimos desempenham um papel preponderante na sua concretização.

O quadro legal em vigor relativo à atividade profissional dos marítimos encontra-se previsto na seguinte legislação:

- Decreto-Lei n.º 280/2001, de 23 de outubro, que aprova o regime aplicável à atividade profissional dos marítimos e à fixação da lotação das embarcações, com as alterações produzidas pelo Decreto-Lei n.º 51/2005, de 25 de fevereiro, pelo Decreto-Lei n.º 206/2005, de 28 de novembro, pelo Decreto-Lei n.º 226/2007, de 31 de maio, pelo Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 96/2013, de 12 de março, pelo Decreto-Lei n.º 181/2014, de 24 de dezembro e pelo Decreto-Lei n.º 53/2016, de 24 de agosto;

- Decreto-Lei n.º 34/2015, de 4 de março que transpõe a Diretiva 2012/35/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva

2008/106/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos;

- Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de março, que cria o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 277/95, de 25 de outubro, pelo Decreto-Lei n.º 5/97, de 9 de janeiro, pelo Decreto-Lei n.º 31/97, de 28 de janeiro, pelo Decreto-Lei n.º 331/99, de 20 de agosto, pelo Decreto-Lei n.º 248/2002, de 8 de novembro, pelo Decreto-Lei n.º 321/2003, de 23 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 215-A/2004, de 3 de setembro, pelo Decreto-Lei n.º 79/2005, de 15 de abril, pelo Decreto-Lei n.º 86-A/2011, de 12 de julho, pela Lei n.º 23/2015, de 17 de março, pelo Decreto-Lei n.º 234/2015, de 13 de outubro e pelo Decreto-Lei n.º 251-A/2015, de 17 de dezembro;
- Decreto-Lei n.º 43/2018, de 18 de junho, que cria o Sistema Nacional de Embarcações e Marítimos;
- Lei n.º 9/2009, de 4 de março, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2005/36/CE, do Parlamento e do Conselho, de 7 de setembro, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais, e a Diretiva 2006/100/CE, do Conselho, de 20 de novembro, que adapta determinadas diretivas no domínio da livre circulação de pessoas, em virtude da adesão da Bulgária e da Roménia;
- Portaria n.º 851/2010, de 6 de setembro, que regula o sistema de certificação de entidades formadoras previsto no n.º 2 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 396/2007, de 31 de dezembro.

5. Enquadramento internacional:

A Nota Técnica anexa ao presente relatório, e para a qual se remete, contém uma análise detalhada relativamente ao enquadramento da temática no plano da União Europeia, bem como referência a legislação comparada específica relativamente aos seguintes países europeus: Espanha e França.

6. Consultas e contributos

O n.º 3 do artigo 124.º do Regimento estabelece que as propostas de lei devem ser acompanhadas dos estudos, documentos e pareceres que as tenham fundamentado. O Decreto-Lei n.º 274/2009, de 2 de outubro, que regula o procedimento de consulta de entidades, públicas e privadas, realizado pelo Governo, dispõe, no artigo 2.º, que "a obrigação de consulta formal pelo Governo de entidades, públicas ou privadas, no decurso do procedimento legislativo, pode ser cumprida mediante consulta direta ou consulta pública." E no n.º 1 do artigo 6.º que "os atos e diplomas aprovados pelo Governo cujos projetos tenham sido objeto de consulta direta contêm, na parte final do respetivo preâmbulo ou da exposição de motivos, referência às entidades consultadas e ao carácter obrigatório ou facultativo das mesmas".

Muito embora não tenham sido anexados quaisquer estudos ou pareceres sobre o anteprojeto de decreto-lei anexo à proposta de autorização, refere-se, todavia, no seu preâmbulo que serão ouvidos os órgãos de governo próprio das regiões autónomas.

Estando em causa uma base de dados e a circulação dos mesmos de forma desmaterializada através do Balcão Eletrónico do Mar (artigo 6.º do decreto-lei a autorizar), deveria ser mencionada também na exposição de motivos do decreto-lei autorizado a audição da Comissão Nacional de Proteção de Dados.

PARTE II - OPINIÃO DA DEPUTADA AUTORA DO PARECER

A autora do Parecer reserva a sua opinião para futura discussão em plenário.

PARTE III - CONCLUSÕES

Atentos os considerandos que antecedem, a Comissão de Agricultura e Mar:

1 — O Governo tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República a proposta de lei n.º 198/XIII, que autoriza o Governo a estabelecer os requisitos de acesso à profissão da atividade profissional dos marítimos, a definir os critérios de equiparação com outros profissionais do setor do mar e a definir as regras quanto à nacionalidade dos tripulantes a

bordo dos navios ou embarcações sujeitos ao regime da atividade profissional dos marítimos

2 — A proposta de lei n.º 198/XIII é composta por uma exposição de motivos e um articulado de três artigos.

A proposta de lei n.º 198/XIII reúne os requisitos constitucionais, legais e regimentais aplicáveis para poder subir a Plenário da Assembleia da República para apreciação na generalidade.

A Comissão Parlamentar de Agricultura e Mar aprova o seguinte

PARECER

A Proposta de Lei n.º 198/XIII/4.ª – "Autoriza o Governo a estabelecer os requisitos de acesso à profissão da atividade profissional dos marítimos, a definir os critérios de equiparação com outros profissionais do setor do mar e a definir as regras quanto à nacionalidade dos tripulantes a bordo dos navios ou embarcações sujeitos ao regime da atividade profissional dos marítimos", encontra-se em condições constitucionais e regimentais para ser debatida e votada em Plenário da Assembleia da República.

PARTE IV- ANEXOS

Nota Técnica

Palácio de S. Bento, 05 de junho de 2019

A Deputada Autora do Parecer

(Patrícia Fonseca)

O Presidente da Comissão

(Joaquim Barreto)

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

NOTA TÉCNICA

Proposta de Lei n.º 198XIII/4.ª (GOV)

Autoriza o Governo a estabelecer os requisitos de acesso à profissão da atividade profissional dos marítimos, a definir os critérios de equiparação com outros profissionais do setor do mar e a definir as regras quanto à nacionalidade dos tripulantes a bordo dos navios ou embarcações sujeitos ao regime da atividade profissional dos marítimos

Data de admissão: 02 de maio de 2019

Comissão de Agricultura e Mar (7.ª)

Índice

I. Análise da iniciativa

II. Enquadramento parlamentar

III. Apreciação dos requisitos formais

IV. Análise de direito comparado

V. Consultas e contributos

VI. Avaliação prévia de impacto

VII. Enquadramento bibliográfico

Elaborado por: Isabel Pereira (DAPLEN), Leonor Borges (DILP), Catarina Lopes (CAE) e Joaquim Ruas (DAC)

Data: 29 de maio de 2019

I. Análise da iniciativa

- **A iniciativa**

Na exposição de motivos da iniciativa em apreço considera-se que "as atividades económicas ligadas ao mar são de importância estratégica para o crescimento da economia nacional".

Sublinha-se que nesta estratégia os marítimos desempenham um papel preponderante impondo-se, assim, uma revisão do seu regime legal visando clarificar, unificar e harmonizar a respetiva atividade profissional.

No decurso da vigência do quadro legal nacional aprovado em 2001, tem sido produzida legislação internacional carecendo, por isso, uma atualização que acompanhe as alterações verificadas, assegurando às embarcações de pesca nacional a operar em águas de Estados Parte à Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para Pessoal de Navios de Pesca, 1995 (Convenção STCW-F) estejam em condições de cumprir os requisitos constantes nesta Convenção.

Estas alterações centram-se predominantemente na redução significativa do número de categorias de marítimos, criando-se ao mesmo tempo novas que visam colmatar lacunas existentes, consagra-se o princípio da flexibilidade entre categorias, criando-se um tronco comum na área do convés e aprofunda-se a modularidade da formação.

Pretende-se também estabelecer um número mínimo de marítimos portugueses como tripulantes dos navios e embarcações nacionais, abrangendo também os cidadãos de Países de Língua Oficial Portuguesa, permitindo assim que a língua portuguesa seja a língua de trabalho a bordo.

Por último, com a implementação do Balcão Eletrónico do Mar estabelece-se uma lógica de desmaterialização, evitando a todos os envolvidos, deslocações aos serviços.

O Governo pretende atingir este desiderato através da apresentação desta proposta de autorização legislativa enviando, desde já, o anexo do futuro Decreto-Lei. Refira-se que dispõe de 180 dias para concretizar a presente autorização legislativa.

- **Enquadramento jurídico nacional**

Tendo o mar vindo a afirmar a sua importância estratégica enquanto via de comunicação privilegiada entre os Estados desde há muitos séculos, a economia dele dependente assume cada vez mais relevância, sobretudo enquanto solução para muitos agentes económicos. Com efeito, de acordo com a *Review of Maritime* (2018) divulgada pela Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), 80% do comércio mundial faz-se por via marítima e movimentada nos vários portos ao nível mundial.

Os postos de trabalho proporcionados pelas atividades relacionadas com o mar incidem, sobretudo, sobre o turismo costeiro, a pesca e a marinha (tanto mercante como de pesca). Relativamente ao quadro nacional, o relatório «Estratégia Nacional para o Mar: 2013-2020», da Direcção-Geral de Política do Mar (DGPM), sustenta que «a monitorização do peso agrupado das atividades do mar na economia encontra-se ainda pouco consolidada nas contas nacionais». Com o objetivo de encontrar respostas concretas para a situação portuguesa, o documento cruza informação de diversos relatórios, inclusive o da própria DGPM intitulado «Economia do mar em Portugal».
Segundo o último documento, «o emprego total dos usos e atividades da economia do mar em Portugal, aproximou-se, em 2010, dos 109 mil empregados (…) o que correspondeu a 2,3% do emprego nacional», facto que evidencia o peso da economia do mar para um mercado laboral nacional que poderá deparar-se com uma tendência de crescimento na eventualidade de se continuar a assistir a iniciativas de dinamização do sector por parte dos agentes económicos.

Também o atual Governo, no seu Programa do XXI Governo Constitucional, considera que as atividades económicas ligadas ao mar são de importância estratégica para o crescimento da economia nacional e que os marítimos desempenham um papel preponderante na sua concretização.

O quadro legal em vigor relativo à atividade profissional dos marítimos encontra-se previsto na seguinte legislação:

- Decreto-Lei n.º 280/2001, de 23 de outubro, que aprova o regime aplicável à atividade profissional dos marítimos e à fixação da lotação das embarcações, com as alterações produzidas pelo Decreto-Lei n.º 51/2005, de 25 de fevereiro, pelo Decreto-Lei n.º 206/2005, de 28 de novembro, pelo Decreto-Lei n.º 226/2007, de 31 de maio, pelo Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 96/2013, de 12 de março, pelo Decreto-Lei n.º 181/2014, de 24 de dezembro e pelo Decreto-Lei n.º 53/2016, de 24 de agosto;
- Decreto-Lei n.º 34/2015, de 4 de março que transpõe a Diretiva 2012/35/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva 2008/106/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos;
- Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de março, que cria o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 277/95, de 25 de outubro, pelo Decreto-Lei n.º 5/97, de 9 de janeiro, pelo Decreto-Lei n.º 31/97, de 28 de janeiro, pelo Decreto-Lei n.º 331/99, de 20 de agosto, pelo Decreto-Lei n.º 248/2002, de 8 de novembro, pelo Decreto-Lei n.º 321/2003, de 23 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 215-A/2004, de 3 de setembro, pelo Decreto-Lei n.º 79/2005, de 15 de abril, pelo Decreto-Lei n.º 86-A/2011, de 12 de julho, pela Lei n.º 23/2015, de 17 de março, pelo Decreto-Lei n.º 234/2015, de 13 de outubro e pelo Decreto-Lei n.º 251-A/2015, de 17 de dezembro;
- Decreto-Lei n.º 43/2018, de 18 de junho, que cria o Sistema Nacional de Embarcações e Marítimos;
- Lei n.º 9/2009, de 4 de março, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva 2005/36/CE, do Parlamento e do Conselho, de 7 de setembro, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais, e a Diretiva 2006/100/CE, do Conselho, de 20 de novembro, que adapta determinadas diretivas no domínio da livre circulação de pessoas, em virtude da adesão da Bulgária e da Roménia;
- Portaria n.º 851/2010, de 6 de setembro, que regula o sistema de certificação de entidades formadoras previsto no n.º 2 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 396/2007, de 31 de dezembro.

II. Enquadramento parlamentar

III. Apreciação dos requisitos formais

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

A iniciativa legislativa é apresentada pelo Governo, no âmbito do seu poder de iniciativa e da sua competência política, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 167.º e na alínea *d)* do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição e no artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (RAR).

Tomando a forma de proposta de lei, nos termos do n.º 1 do artigo 119.º do RAR, encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, é precedida de uma breve exposição de motivos e observa os requisitos formais relativos às propostas de lei, mostrando-se conforme com o disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 124.º do RAR. Trata-se de uma proposta de autorização legislativa, com a duração de 180 dias, que anexa o respetivo anteprojeto de decreto-lei cumprindo assim os requisitos previstos nos artigos 187.º e 188.º do RAR.

Parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem jurídica, respeitando, assim, os limites à admissão da iniciativa, previstos no n.º 1 do artigo 120.º do RAR.

A iniciativa menciona ainda que foi aprovada em Conselho de Ministros em 11 de abril de 2019, estando subscrita pelo Primeiro-Ministro, pela Ministra do Mar e pelo Secretário de Estado Adjunto e dos Assuntos Parlamentares, para efeitos do n.º 2 do artigo 123.º do Regimento, e é apresentada nos termos da alínea *d)* do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição.

O Governo refere na exposição de motivos que "parte da matéria a regular envolve direitos, liberdades e garantias que integra a reserva relativa de competência legislativa

da Assembleia da República, nos termos das alíneas *b)* do n.º 1 do artigo 165.º da Constituição".

A proposta de lei deu entrada em 30 de abril do corrente ano e foi admitida a 2 de maio, tendo baixado nessa mesma data, na generalidade, por despacho de S. Ex.ª o Presidente da Assembleia da República, à Comissão de Agricultura e Mar (7.ª) com conexão à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª). Foi anunciada no dia 3 de maio.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 43/2014, de 11 de julho, designada por "lei formulário", contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa e que, por isso, deverão ser tidas em conta no decurso do processo da especialidade na Comissão.

O título da presente iniciativa –*"Autoriza o Governo a estabelecer os requisitos de acesso à profissão da atividade profissional dos marítimos, a definir os critérios de equiparação com outros profissionais do setor do mar e a definir as regras quanto à nacionalidade dos tripulantes a bordo dos navios ou embarcações sujeitos ao regime da atividade profissional dos marítimos"* – traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da "lei formulário".

Em caso de aprovação, a iniciativa em apreço, revestindo a forma de lei, deve ser objeto de publicação na 1.ª série do Diário da República, nos termos da alínea *c)* do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

No que concerne ao início de vigência, o texto do anteprojeto anexo à proposta de lei refere que a entrada em vigor, prevista no artigo 101.º, ocorrerá 180 dias após a data da sua publicação, respeitando o disposto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário que estabelece que "Os atos legislativos e os outros atos de conteúdo genérico entram em

vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação."

Na presente fase do processo legislativo a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

- **Regulamentação ou outras obrigações legais**

A presente iniciativa não prevê a necessidade de regulamentação posterior das suas normas, nem condiciona a sua aplicação ao cumprimento de qualquer obrigação legal.

IV. Análise de direito comparado

- **Enquadramento no plano da União Europeia**

A Convenção Internacional da Organização Marítima Internacional sobre as Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos foi incorporada no Direito da União em 1994, através da Diretiva 94/58/CE.

A sua sucessiva atualização e o estabelecimento de um mecanismo comum da União Europeia para o reconhecimento dos sistemas de formação e certificação dos marítimos nos países terceiros culminaram com a adoção da Diretiva 2008/106/CE, *relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos.*

A diretiva em causa considera que «Para manter e desenvolver o nível de conhecimentos e de competências dos marítimos na Comunidade, é importante conceder a devida atenção à formação e ao estatuto dos marítimos na Comunidade.» e que «A Directiva 2005/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, sobre o reconhecimento de qualificações profissionais é aplicável às profissões marítimas abrangidas pela presente directiva. Essa directiva contribui para promover o cumprimento das obrigações do Tratado, suprimindo os entraves à livre circulação de pessoas e serviços entre os Estados-Membros. O reconhecimento mútuo dos diplomas e certificados, tal como previsto na Directiva 2005/36/CE, nem sempre garante um nível de formação harmonizado de todo o pessoal que serve a bordo dos navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro. Tal é, no entanto, crucial do ponto de vista da

segurança marítima. Por conseguinte, é essencial estabelecer um nível mínimo de formação dos marítimos na Comunidade. Esse nível mínimo de formação deverá basear-se nas normas de formação já acordadas a nível internacional, nomeadamente a Convenção da Organização Marítima Internacional (OMI), de 1978, sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, tal como revista em 1995, a seguir designada «Convenção NFCSQ». Todos os Estados-Membros são partes nessa Convenção.».

O seu âmbito de aplicação abarca os *marítimos que que exerçam funções a bordo de navios de mar que arvorem o pavilhão de um Estado-Membro, com excepção dos que prestem serviço em: Navios de guerra, unidades auxiliares da marinha de guerra ou outros navios de propriedade de um Estado-Membro ou por ele explorados, afectos exclusivamente a serviços governamentais de carácter não comercial; Navios de pesca; Embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais; Navios de madeira de construção primitiva.*

Os Estados-Membros devem assim adotar as medidas necessárias para assegurar que estes recebem formação, no mínimo correspondente aos requisitos da Convenção NFCSQ [1], e asseguram que sejam emitidos certificados de competência e de qualificação.

A diretiva define ainda aspetos como as informações a prestar à Comissão, prevenção de fraude e práticas ilegais, devendo os Estados prever sanções proporcionadas e dissuasivas neste caso, normas de qualidade e médicas, revalidação e reconhecimento de certificados de competência e qualificação, responsabilidade das companhias, aptidão para o serviço, procedimento de inspeção, entre outros.

Em 2010, a Conferência das Partes na Convenção NFCSQ introduziu alterações significativas (*alterações de Manila*) no que respeita à *prevenção de práticas fraudulentas em matéria de certificados, às normas médicas, à formação em matéria de proteção, inclusive no que diz respeito a atos de pirataria e assaltos à mão armada, e à*

[1] Sigla inglesa STCW - Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

formação em questões relacionadas com a tecnologia (…) requisitos para os marítimos qualificados e estabeleceram novos perfis profissionais, como o dos oficiais eletrotécnicos.

Neste sentido, foi adotada a Diretiva 2012/35/UE, *que altera a Diretiva 2008/106/CE relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos*, em conformidade com as alterações introduzidas na Convenção em Manila, destacando-se novas definições, emissão de certificados e autenticidade e validade dos documentos comprovativos necessários à sua emissão, elementos a fornecer pelos candidatos, bem como os registos a manter pelos Estados-Membros e informações a fornecer à Comissão.

São ainda revistas as normas médicas, revalidação e reconhecimento de certificados de competência e qualificação e aptidão para o serviço e recorda-se que os requisitos mínimos obrigatórios diversos se encontram definidos nos anexos ao diploma.

- A diretiva procura assim criar e aplicar normas de qualidade e sistemas de normas de qualidade que tenham em conta, se for caso disso, a Recomendação do Parlamento Europeu e do Conselho de 18 de junho de 2009 sobre a criação de um Quadro de Referência Europeu de Garantia da Qualidade para o Ensino e a Formação Profissionais, bem como o número mínimo de horas de descanso aplicável aos marítimos, fixado pela Diretiva 1999/63/CE e relativamente às quais as alterações de Manila pretendiam estabelecer limites objetivos às derrogações no que respeita aos períodos mínimos de descanso do pessoal que efetua quartos e dos marítimos que desempenham tarefas específicas relacionadas com a proteção, a segurança e a prevenção da poluição, a fim de prevenir a fadiga

- **Enquadramento internacional**

Países europeus

A legislação comparada é apresentada para os seguintes Estados-Membros da União Europeia: Espanha e França.

ESPANHA

No ordenamento jurídico espanhol, o *Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores*, indica quais são as relações laborais com carácter especial, acrescentando às

categorias previstas, «qualquer outro trabalho que seja expressamente declarado como relação laboral de carácter especial por uma Lei» (artigo 2.º).

Contudo, cumpre destacar o *Real Decreto* 1561/1995, de 21 de setembro (*sobre jornadas especiales de trabajo*) e cuja subsecção 5 é dedicada ao trabalho no mar, mais concretamente ao tempo de trabalho, aos períodos de descanso diário, ao descanso semanal e ao controlo do tempo de trabalho na marinha mercante. Exclusivamente no domínio do trabalho a bordo, o *Real Decreto* 285/2002, de 22 de março veio introduzir modificações por força do processo de transposição da Diretiva n.º 1999/63/CE.

Referente às Diretivas n.º 2009/13/CE e 2012/35/UE, este diploma concorreu para a introdução de alterações em instrumentos legislativos vigentes, tais como a *Ley del Estatuto de los Trabajadores*, o *Real Decreto* 1561/1995, a *Ley* 31/1995, de 8 de novembro (*de prevencion de riesgos laborales*), o *Real Decreto* 258/1999, de 12 de fevereiro (*por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar*), a *Orden* de 21 de junho de 2001 (*sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante*), o *Real Decreto* 638/2007, de 18 de maio (*por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos*), o *Real Decreto* 869/2007, de 2 de julho (*por el que se regula la concesión de prestaciones asistenciales en atención a las situaciones especiales derivadas del trabajo en la mar para trabajadores y beneficiários del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y se establecen determinados servicios a los trabajadores del mar*), o *Real Decreto* 1617/2007, de 7 de dezembro (*por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo*), o *Real Decreto* 1696/2007, de 14 de dezembro (*por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo*) e o *Real Decreto* 973/2009, de 12 de junho (*por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante*).
Convergiram, ainda, para a aprovação do *Real Decreto Legislativo* 2/2011, de 5 de setembro (*por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante*), que, entre outros aspetos, estabelece o quadro normativo da marinha mercante, regulamenta o sector e cria um regime sancionatório próprio neste domínio.

Já relativamente à Diretiva n.º 2013/54/UE, entrou recentemente em vigor o *Real Decreto 357/2015, de 8 de maio* (*sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles*). Este diploma não prevê apenas mecanismos de formalização de reclamações relativas a navios estrangeiros que deem entrada em portos espanhóis e a embarcações espanholas que naveguem em águas internacionais, como designa ainda a *Dirección General de la Marina Mercante* do *Ministerio del Fomento* como órgão competente para concretizar o ordenamento geral da navegação marítima e da frota civil espanhola, bem como emitir e renovar o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade laboral marítima a que se refere a Convenção de Trabalho Marítimo.

FRANÇA

Em França, a *Loi* de 13 de dezembro de 1926 aprovou o Código do Trabalho Marítimo. Praticamente em simultâneo, foi aprovada a *Loi* de 17 de dezembro de 1926 (*portant code disciplinaire et penal de la marine marchande*), diploma que foi alterado diversas vezes, a última das quais pela *Loi* n.º 2013-1117, de 6 de dezembro de 2013 (*relative à la lutte contre la fraude fiscale et la grande délinquance économique et financière*).

Com a entrada em vigor da *Ordonnance* n.º 2010-1307, de 28 de outubro de 2010 (*relative à la partie législative du code des transports*), o Código do Trabalho Marítimo foi quase totalmente revogado, permanecendo vigentes algumas disposições e entrando em vigor o Código dos Transportes, cujo Título IV do Livro V é dedicado às questões laborais, comportando estas disposições um número significativo de alterações decorrentes da legislação comunitária e da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006.

Destacam-se ainda o *Décret* n.º 2005-305, de 31 de março de 2005 (*relatif à la durée du travail des gens de mer*), e a *Ordonnance* n.º 2004-691, de 12 de julho de 2004 (*portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports*), ambos motivados pela transposição da Diretiva n.º 1999/63/CE e

introduzindo alterações, entre outros, ao Código dos Portos Marítimos e ao Código do Trabalho Marítimo.

Posteriormente, a Diretiva n.º 2009/13/CE propiciou dois outros diplomas: a *Loi* n.º 2011-12, de 5 de janeiro de 2011 (*portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne*) e a *Loi* n.º 2013-619, de 16 de julho de 2013 (*portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable*), ainda que as disposições em sede laboral já se encontrassem maioritariamente previstas no Código dos Transportes.

A Diretiva n.º 2012/35/UE desencadeou a aprovação de um número considerável de outros diplomas, designadamente:

- *Arrêté* de 27 de julho de 2012 (*relatif à la formation exigée à bord des navires equipes d'un système de visualisation des cartes électroniques et d'information* (ECDIS));
- *Arrêté* de 19 de novembro de 2012 (*relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime en matière de sûreté*);
- *Arrêté* de 28 de novembro de 2012 (*relatif à la délivrance des titres requis pour le servisse à bord des pétroliers et des navires-citernes*);
- *Arrêté* de 24 de julho de 2013 (*relatif à la revalidation des titres de formation professionnelle maritime*);
- *Arrêté* de 26 de julho de 2013 (*relatif à la délivrance du certificat d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage ainsi que du certificat d'aptitude à l'exploitation des canot de secours rapides*);
- *Arrêté* de 26 de julho de 2013 (*relatif à la délivrance du certificat de formation de base à la sécurité*);
- *Arrêté* de 26 de julho de 2013 (*relatif à la délivrance du certificat de qualification avancée à la lutte contre l'incendie*);
- *Arrêté* de 24 de abril de 2014 (*modifiant l'arrêté du 22 mai 1998 relatif à la responsabilité des compagnies et de l'équipage*);
- *Arrêté* de 24 de abril de 2014 (*relatif à la formation en matière de direction, de travail en equipa et de gestion des ressources pour exercer des fonctions*

opérationnelles et de direction à bord des navires de commerce ou de plaisance armés avec un rôle d'equipage);

- *Arrêté* de 6 de maio de 2014 (*relatif à la délivrance des attestations de formation pour le personnel servant à bord des navires à passagers*).

Outros países

Organizações internacionais

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL

Enquanto agência da Organização das Nações Unidas a *International Maritime Organization* tem competências na área da segurança do sector naval e na prevenção de poluição dos mares pelos navios. Entre as principais convenções desta entidade, destaca-se a Convenção Internacional da Organização Marítima Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978 (Convenção STWC).

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DE TRABALHO (OIT)

Relativamente à Organização Internacional de Trabalho (OIT) esta entidade tem competência para preparar convenções e recomendações, sendo que as convenções são acordos internacionais aprovados pela Conferência Geral e que devem ser ratificadas pelos diversos Estados-Membros. As recomendações, embora também aprovadas pela Conferência, constituem instrumentos que, não sendo fontes, pressionam os Estados a promover medidas com vista a atingir determinados resultados.

Entre as convenções da autoria da OIT, relacionadas com o sector laboral marítimo, destacam-se as seguintes:

- Convenção n.º 7, sobre a idade mínima de admissão dos menores ao trabalho marítimo, de 1920;
- Convenção n.º 9, que estabelece as condições para encontrar trabalho para marítimos, de 1920;

- Convenção n.º 16, relativa a exames médicos obrigatórios para crianças e jovens empregados em alto mar, de 1921;
- Convenção n.º 22, relativa ao contrato de trabalho de marítimos, de 1926;
- Convenção n.º 23, relativa ao repatriamento dos marítimos, de 1926;
- Convenção n.º 54, relativamente à atribuição de férias pagas aos marítimos, de 1936;
- Convenção n.º 57, relativamente ao pagamento de horas de trabalho a bordo dos navios e pessoal a bordo, de 1936;
- Convenção n.º 58, que estabelece a idade mínima de admissão dos menores ao trabalho marítimo, de 1936;
- Convenção n.º 68, sobre alimentação e serviço de mesa a bordo, de 1946;
- Convenção n.º 70, relativa à Segurança Social dos marítimos, de 1946;
- Convenção n.º 71, relativa às pensões dos marítimos, de 1946;
- Convenção n.º 72, relativa a férias remuneradas dos trabalhadores, de 1946;
- Convenção n.º 73, relativa ao exame médico dos trabalhadores marítimos, de 1946;
- Convenção n.º 74, relativa aos diplomas de aptidão de marinheiro qualificado, de 1946;
- Convenção n.º 75, sobre o alojamento da tripulação a bordo, de 1946;
- Convenção n.º 76, relativa a salários, horas de trabalho a bordo dos navios e pessoal a bordo, de 1946;
- Convenção n.º 91, relativa às férias remuneradas dos trabalhadores marítimos (revista em 1949), de 1949;
- Convenção n.º 92, relativa ao alojamento da tripulação a bordo, de 1949;
- Convenção n.º 93, relativa a salários, horas de trabalho a bordo dos navios e pessoal a bordo (revista), de 1949;
- Convenção n.º 108, sobre os documentos de identificação nacionais dos marítimos, de 1958;
- Convenção n.º 109, sobre os salários, a duração do trabalho a bordo e as lotações (revista), de 1958;

- Convenção n.º 112, sobre a idade mínima de admissão dos menores como pescadores, de 1959;
- Convenção n.º 113, relativa aos exames médicos dos pescadores, de 1959;
- Convenção n.º 114, relativa ao contrato de trabalho de pescadores, de 1959;
- Convenção n.º 125, sobre os diplomas de aptidão de pescadores, de 1966;
- Convenção n.º 126, relativa ao alojamento da tripulação (pescadores) a bordo, de 1966;
- Convenção n.º 134, relativa à prevenção de acidentes de trabalho (marítimos), de 1970;
- Convenção n.º 145, relativa à continuidade do emprego dos marítimos, de 1976;
- Convenção n.º 146, relativa às férias anuais pagas dos marítimos, de 1976;
- Convenção n.º 147, relativa às normas mínimas a observar nos navios mercantes, de 1976;
- Convenção n.º 163, sobre o bem-estar dos marítimos no mar e nos portos, de 1987;
- Convenção n.º 165, relativa à Segurança Social dos marítimos (revista), de 1987;
- Convenção n.º 166, sobre a repatriação dos marítimos (revista), de 1987;
- Convenção n.º 178, relativa à inspeção das condições de trabalho e de vida dos marítimos, de 1996;
- Convenção n.º 179, sobre o recrutamento e destacamento dos marítimos, de 1996;
- Convenção n.º 180, sobre as horas de trabalho dos marítimos e dotação dos navios, de 1996;
- Protocolo n.º 147 à Convenção de 1976 relativa às normas mínimas a observar nos navios mercantes, de 1996;
- Convenção n.º 188, sobre o trabalho no setor pesqueiro, de 2007.

V. Consultas e contributos

Pareceres/contributos enviados pelo Governo ou solicitados ao mesmo

O n.º 3 do artigo 124.º do Regimento estabelece que as propostas de lei devem ser acompanhadas dos estudos, documentos e pareceres que as tenham fundamentado. O Decreto-Lei n.º 274/2009, de 2 de outubro, que regula o procedimento de consulta de entidades, públicas e privadas, realizado pelo Governo, dispõe, no artigo 2.º, que "*a obrigação de consulta formal pelo Governo de entidades, públicas ou privadas, no decurso do procedimento legislativo, pode ser cumprida mediante consulta direta ou consulta pública*." E no n.º 1 do artigo 6.º que "*os atos e diplomas aprovados pelo Governo cujos projetos tenham sido objeto de consulta direta contêm, na parte final do respetivo preâmbulo ou da exposição de motivos, referência às entidades consultadas e ao carácter obrigatório ou facultativo das mesmas*".

Muito embora não tenham sido anexados quaisquer estudos ou pareceres sobre o anteprojeto de decreto-lei anexo à proposta de autorização, refere-se, todavia, no seu preâmbulo que serão ouvidos os órgãos de governo próprio das regiões autónomas.
Estando em causa uma base de dados e a circulação dos mesmos de forma desmaterializada através do Balcão Eletrónico do Mar (artigo 6.º do decreto-lei a autorizar), deveria ser mencionada também na exposição de motivos do decreto-lei autorizado a audição da Comissão Nacional de Proteção de Dados.

Consultas obrigatórias

Prevendo-se na presente iniciativa que os pedidos apresentados no âmbito do regime a aprovar, bem como a respetiva tramitação, são efetuados exclusivamente de forma desmaterializada através do Balcão Eletrónico do Mar e que a decisão final, incluindo os documentos a cuja emissão haja lugar, são comunicados ao interessado exclusivamente através do mesmo meio, bem como que os dados relativos à inscrição e ao exercício da atividade profissional dos marítimos podem ser transmitidos à Comissão Europeia e constam do Sistema Nacional de Embarcações e Marítimos, criado pelo Decreto-Lei n.º 43/2018, de 18 de junho, poderá justificar-se a audição da Comissão Nacional de Proteção de Dados.

Consultas facultativas

Devem ser ouvidas entidades e associações ligadas á atividade marítima.

VI. Avaliação prévia de impacto

- **Avaliação sobre impacto de género –**

A ficha de avaliação de impacto de género que passou a ser obrigatória para todas as iniciativas legislativas, independentemente do seu autor, na sequência da aprovação da Lei n.º 4/2018, de 9 de fevereiro, e conforme deliberado na reunião n.º 67, de 20 de junho de 2018 da Conferência de Líderes, não foi junta pelo Governo[2] em anexo à presente iniciativa.

•

Todavia, o Governo enviou à Assembleia da República uma ficha de "Avaliação de Impacto Legislativo", em cumprimento com a Resolução do Conselho de Ministros n.º 74/2018, de 8 de junho de 2018, e o disposto no n.º 3 do artigo 124.º do RAR, por via da qual, no seu ponto 3 faz uma avaliação da iniciativa no impacto de género, considerando-a globalmente positiva na promoção da igualdade entre homens e mulheres, referindo que "a promoção do trabalho marítimo, que constitui o objetivo desta iniciativa visa quer os homens quer as mulheres. No entanto, ao promover a atratividade da profissão marítima, flexibiliza a transição entre categorias e introduz alterações nas mesmas tendo em conta as reais necessidades do setor, promovendo, ainda que indiretamente, o recrutamento de mulheres marítimas, em especial, nas camadas mais jovens e mais qualificadas."

Linguagem não discriminatória

[2] Cumpre referir que a Conferência de Líderes, na sua reunião de 14 de maio, pronunciou-se sobre a necessidade de o Governo apresentar sempre a ficha aprovada pela Assembleia da República para efeitos de avaliação de impacto de género (Súmula n.º 88).

Na elaboração dos atos normativos a especificação de género deve ser minimizada recorrendo-se, sempre que possível, a uma linguagem neutra ou inclusiva, mas sem colocar em causa a clareza do discurso. A presente iniciativa não nos suscita questões relacionadas com a utilização de linguagem discriminatória. O Governo na ficha de "Avaliação de Impacto Legislativo", que juntou com a sua iniciativa, também refere que a mesma não utiliza linguagem que possa ser considerada discriminatória.

VII. Enquadramento bibliográfico - BIB