

Proposta de Lei n.º 328/XII (4.ª)

Regula a atividade de marítimos a bordo de navio que arvoram bandeira portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado português enquanto Estado de bandeira ou do porto, tendo em vista o cumprimento de disposições obrigatórias da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, da Organização Internacional do Trabalho, e transpõe as Diretivas n.º 1999/63/CE, do Conselho, de 21 de junho de 1999, n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, n.º 2012/35/UE, do Parlamento e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, e n.º 2013/54/UE, do Parlamento e do Conselho, de 20 de novembro de 2013 (GOV)

Data de admissão: 14 de maio de 2015

Comissão de Segurança Social e Trabalho (10.ª)

Índice

- I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa
- II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário
- III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes
- IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria
- V. Consultas e contributos
- VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Elaborada por: Susana Fazenda (DAC), Isabel Pereira (DAPLEN) e Alexandre Guerreiro (DILP).

Data: 4 de junho de 2015.

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

A iniciativa legislativa em apreço, que *Regula a atividade de marítimos a bordo de navio que arvoram bandeira portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado português enquanto Estado de bandeira ou do porto, tendo em vista o cumprimento de disposições obrigatórias da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, da Organização Internacional do Trabalho, e transpõe as Diretivas n.º 1999/63/CE, do Conselho, de 21 de junho de 1999, n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, n.º 2012/35/UE, do Parlamento e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, e n.º 2013/54/UE, do Parlamento e do Conselho, de 20 de novembro de 2013*, foi apresentada pelo Governo, deu entrada em 12/05/2015, foi admitida em 14/05/2015 e anunciada na sessão plenária desta mesma data. Por despacho, exarado igualmente a 14/05/2015, S. Exa. a Presidente da Assembleia da República fez baixar, na generalidade, a proposta de lei à Comissão de Segurança Social e Trabalho, que, em reunião de 20 de maio de 2015, designou autor do parecer o Senhor Deputado Raúl de Almeida (CDS-PP) que em 21 de maio apresentou o respetivo parecer, cujas partes relativas aos Considerandos e às Conclusões foram aprovadas por unanimidade. Foi agendada para a sessão plenária de 22 de maio, tendo baixado nessa data, na especialidade e após aprovação, à Comissão de Segurança Social e Trabalho.

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

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

A presente iniciativa é apresentada pelo Governo, no âmbito do seu poder de iniciativa, 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 e no n.º 1 do artigo 188.º do Regimento da Assembleia da República.

Reveste a forma de proposta de lei, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 119.º do Regimento, é subscrita pelo Primeiro-Ministro e pelo Ministro da Presidência e dos Assuntos Parlamentares, e refere que foi aprovada em Conselho de Ministros, em 30 de abril de 2015, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 123.º do Regimento. Apresenta-se redigida sob a forma de artigos, tendo uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, e é precedida de uma breve exposição de motivos, pelo que cumpre os requisitos formais do n.º 1 e 2 do artigo 124.º do Regimento.

Nos termos do artigo 6.º do [Decreto-Lei n.º 274/2009, de 2 de outubro](#), que “regula o procedimento de consulta de entidades, públicas e privadas, realizado pelo Governo”: “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. No caso de propostas de lei, deve ser enviada cópia à Assembleia da República dos pareceres ou contributos resultantes da consulta direta às entidades cuja consulta seja constitucional ou legalmente obrigatória e que tenham sido emitidos no decurso do procedimento legislativo do Governo”. No mesmo sentido, o n.º 3 do artigo 124.º do Regimento prevê que as propostas de lei devem ser acompanhadas dos estudos, documentos e pareceres que as tenham fundamentado. Consultada a base de dados AP constata-se que o Governo juntou à sua iniciativa dois pareceres sendo um da CIP (Confederação da Indústria Portuguesa) e outro da UGT (União Geral dos Trabalhadores).

O Governo, na exposição de motivos, menciona também que foram ouvidos “os parceiros sociais com assento na Comissão Permanente da Concertação Social”, não juntando no entanto, quaisquer contributos.

A matéria objeto deste projeto de lei respeita a direitos, liberdades e garantias dos cidadãos pelo que se integra na competência legislativa relativa da Assembleia da República, nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 165.º da Constituição.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de Novembro, alterada e republicada pela [Lei n.º 42/2007, de 24 de agosto](#), designada como lei formulário, possui um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação das iniciativas legislativas e que importa ter presentes no decurso da sua apreciação.

Importa, designadamente ter em consideração que, nos termos do n.º 2 do artigo 7.º do diploma supra referido, “Os atos normativos devem ter um título que traduza sinteticamente o seu objeto”.

Do mesmo modo, conforme o disposto no n.º 4 do artigo 9.º da mesma lei, “*Tratando-se de diploma de transposição de diretiva comunitária, deve ser indicada expressamente a diretiva a transpor*”, tal como é feito no título da presente iniciativa.

Por outro lado, o n.º 1 do artigo 6.º estipula que “Os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas”..

A proposta de lei em causa tem um título que traduz o seu objeto em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da referida lei formulário pois, para além de visar o cumprimento de disposições obrigatórias da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, da Organização Internacional do Trabalho, transpõe igualmente para a ordem jurídica interna as Diretivas n.º 1999/63/CE, do Conselho, de 21 de junho de 1999, n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, n.º 2012/35/UE, do Parlamento e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, e n.º 2013/54/UE, do Parlamento e do Conselho, de 20 de novembro de 2013.

Pretende, também, aplicar subsidiariamente o Código do Trabalho aprovado pela [Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro](#), e as demais normas legais reguladoras do contrato de trabalho que sejam compatíveis com a sua especificidade, procedendo ainda à **segunda alteração aos [Decretos-Leis n.ºs 274/95, de 23 de outubro](#)**, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 92/29/CEE, do Conselho, de 31 de Março, relativa às prescrições mínimas de segurança e saúde que visam promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios, alterado pela Lei n.º 133/99, de 3 de agosto, e [260/2009, de 25 de setembro](#), que regula o regime jurídico do exercício e licenciamento das agências privadas de colocação e das empresas de trabalho temporário, alterado pela Lei n.º 5/2014, de 12 de fevereiro, e à **terceira alteração da [Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro](#)**, alterada pelas Leis n.ºs 42/2012, de 28 de agosto, e 3/2014, de 28 de janeiro. Promove, ainda, a revogação integral dos Decretos-Leis n.ºs 74/73, de 1 de março e 145/2003, de 2 de julho, e ainda à revogação do n.º 3 do artigo 1.º do Decreto-Lei nº 260/2009, de 25 de setembro, alterado pela Lei nº 5/2014, de 12 de fevereiro.

Em caso de aprovação, para efeitos de especialidade, convém ter presente que o título da iniciativa deve mencionar o número de ordem das alterações a efetuar aos diplomas acima referidos, bem como aos diplomas revogados de forma integral e imediata. Do mesmo modo, refira-se que as alterações aos Decretos-Leis n.ºs 274/95, de 23 de outubro, e 260/2009, de 25 de setembro, e à Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, devem passar a constar do artigo relativo ao objeto.

A entrada em vigor desta iniciativa, em caso de aprovação, está prevista para **“o dia um do segundo mês seguinte ao da sua publicação”**, em conformidade, aliás, com o disposto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, que prevê que os atos legislativos *“entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação”*. No entanto, a redação da norma pode ser melhorada em sede de especialidade passando a referir *“o primeiro dia do segundo mês...”*

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

III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes

- **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 dependente dele assume cada vez mais relevância, sobretudo enquanto solução para muitos agentes económicos. Com efeito, de acordo com as [publicações divulgadas 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 relatórios como «[O Hypercluster da economia do mar: um domínio de potencial estratégico para o desenvolvimento da economia portuguesa](#)», produzido pela Sociedade de Avaliação de Empresas e Risco (SaeR) a pedido da Associação Comercial de Lisboa (ACL), «[Blue Growth for Portugal: uma visão empresarial da economia do mar](#)», da COTEC Portugal, e «[Economia do mar em Portugal](#)», da DGPM.

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.

Neste quadro, autores como MARIA DO ROSÁRIO PALMA RAMALHO alertam para as diferentes tipologias de contratos de trabalho, mais concretamente os «contratos de trabalho comum, contratos de trabalho especiais e contratos de trabalho sujeitos a regras específicas, atinentes ao tipo ou à situação dos trabalhadores»¹. Relativamente aos segundos, a também civilista sustenta que a classificação destes contratos «pode ser feita tomando como critério a fonte da sua especialidade: o objeto da prestação laboral ou o fator temporal, que pode ser reportado ou à duração do contrato ou à modelação do tempo de trabalho». Mais acrescenta que «o reconhecimento da especialidade de alguns contratos de trabalho, em razão da especificidade do objeto da prestação laboral, tem grande tradição entre nós e não carece de particular justificação: trata-se de situações

¹ Cfr. MARIA DO ROSÁRIO PALMA RAMALHO, *Direito do Trabalho, Vol. II: situações laborais individuais*, 2.ª ed. revista e atualizada, Coimbra, Coimbra Editora, 2008, pp. 87-90.

em que as características da própria atividade desenvolvida não se coadunam com o regime laboral comum, sendo, por isso, necessário proceder à adaptação deste regime».

Também PEDRO ROMANO MARTINEZ alega que «os regimes laborais especiais se justificam para atividades que se distanciam do modelo tradicional, onde a riqueza e a diversidade das situações profissionais exigem, muitas vezes, regimes próprios, com enquadramento legislativo diversificado». Além de outros, é unanimemente reconhecido pela doutrina que o contrato de trabalho a bordo constitui um contrato de trabalho especial².

Ao contrário do que sucedia com o revogado [Decreto-Lei n.º 49.408, de 24 de novembro de 1968](#) (aprova o novo regime jurídico do contrato individual de trabalho), cujo artigo 8.º indicava expressamente que «o contrato de trabalho a bordo fica subordinado a legislação especial», os contratos de trabalho com regime especial ao abrigo do [Código do Trabalho](#) em vigor têm prevista a aplicação deste diploma sempre que estas regras sejam compatíveis com a especificidade do contrato (artigo 9.º). Em suma, ainda que não consagrado expressamente, justificar-se-á a autonomização do regime dos contratos de trabalho especiais, entre os quais o do trabalho a bordo.

Essa autonomização é motivada, de acordo com autores como ISABEL MARIA TAVARES RIBEIRO ESTEVES, com as condições particulares em que os trabalhadores marítimos exercem o seu trabalho a bordo, em particular, derivado do isolamento «da sua família, dos seus amigos e da sociedade em geral» e por implicar funções «de permanente risco, prestado em ambiente de confinamento aos poucos e reduzidos espaços da embarcação, e realizado por turnos (...) sendo obrigado a permanecer disponível para trabalhar sempre que esteja em causa a segurança da embarcação, da carga ou das pessoas, vivendo, por isso, numa situação de potencial risco»³.

Assim, importa referir que o contrato de trabalho a bordo encontra a sua regulamentação no [Decreto-Lei n.º 74/73, de 1 de março](#) (aprova o Regime Jurídico do Contrato Individual de Trabalho do Pessoal da Marinha de Comércio), alterado pela [Lei n.º 114/99, de 3 de agosto](#)⁴. Também o contrato de trabalho a bordo das embarcações de pesca dispõe de regime próprio, nomeadamente na [Lei n.º 15/97, de 31 de maio](#) (estabelece o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca), igualmente alterado pela Lei n.º 114/99, de 3 de agosto.

Paralelamente, é ainda de assinalar a vigência do [Decreto-Lei n.º 33.252, de 20 de novembro de 1943](#), que aprova e manda pôr em execução o Código Penal e Disciplinar da Marinha Mercante, com as alterações produzidas pelo [Decreto-Lei n.º 35.406, de 28 de dezembro de 1945](#), pelo [Decreto-Lei n.º 307/70, de 2 de](#)

² Cfr. PEDRO ROMANO MARTINEZ, *Direito do Trabalho*, Coimbra, Almedina, 2005, p. 711; BERNARDO LOBO XAVIER, *Manual de Direito do Trabalho*, Lisboa, Verbo, 2011, p. 355.

³ Cfr. ISABEL MARIA TAVARES RIBEIRO ESTEVES, *Contrato de Trabalho a Bordo – Especificidades* (Dissertação de Mestrado em Direito do Trabalho), Faculdade de Direito da Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 2012, pp. 10-11.

⁴ Desenvolve e concretiza o regime geral das contraordenações laborais, através da tipificação e classificação das contraordenações correspondentes à violação de regimes especiais dos contratos de trabalho e contratos equiparados.

julho, pelo [Decreto-Lei n.º 678/75, de 6 de dezembro](#), pela [Resolução do Conselho da Revolução n.º 8/81, de 29 de janeiro](#) e pelo [Acórdão do Tribunal Constitucional n.º 527/95, de 10 de novembro](#).

Finalmente, e não menos relevante, refira-se o [Decreto-Lei n.º 145/2003, de 2 de julho](#), que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 1999/63/UE, do Conselho, de 21 de junho, respeitante ao Acordo Europeu Relativo à Organização do Tempo de Trabalho dos Marítimos, celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia/ECSA e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia/FST.

De acordo com o regime jurídico laboral aplicado ao sector marítimo, destacam-se como partes as seguintes:

- O armador, enquanto contratante, a quem é prestada a atividade profissional marítima sob sua autoridade e direção ou do seu representante legal, competência esta que pode ser delegada no comandante do navio.
- O trabalhador marítimo, ou a pessoa que se obriga a prestar a sua atividade marítima a um armador da marinha de comércio através da celebração de contrato individual de trabalho, devendo estar inscrito no Registo de inscrição marítima, conforme disposto no [Decreto-Lei n.º 45968, de 15 de outubro de 1964](#) (regula o exercício das profissões sujeitas à jurisdição da autoridade marítima).

Relativamente às características do marítimo, uma vez que o Decreto-Lei n.º 74/73 nada refere quanto à idade mínima para prestar trabalho, aplicam-se as regras previstas no artigo 68.º do Código do Trabalho no sentido de reconhecer que «a idade mínima de admissão para prestar trabalho é de 16 anos», podendo os menores com idade inferior a 16 anos prestar trabalhos leves caso tenham concluído a escolaridade obrigatória ou estejam matriculados e a frequentar o nível secundário de educação desde que não sejam suscetíveis de o prejudicar no que respeita à integridade física, segurança e saúde, assiduidade escolar, participação em programas de orientação ou de formação, capacidade para beneficiar da instrução ministrada, ou ainda ao seu desenvolvimento físico, psíquico, moral, intelectual e cultural.

Conforme referido anteriormente, para que o trabalhador marítimo esteja habilitado a exercer a profissão, é necessário que proceda à formalização da inscrição marítima, de acordo com o previsto no [Decreto-Lei n.º 280/2001, de 23 de outubro](#) (aprova o regime aplicável à atividade profissional dos marítimos e à fixação da lotação das embarcações)⁵. A inscrição, aberta a pessoas maiores de 16 anos, deve ser requerida pelo interessado aos órgãos locais do Sistema de Autoridade Marítima competentes, não sendo permitida a inscrição em mais de uma capitania – podendo, no entanto, ser requerida a transferência. Esta inscrição, cuja cédula é válida por 10 anos, é suspensa sempre que o marítimo não exerça a atividade profissional, pelo menos, durante os últimos cinco anos.

⁵ 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](#) e pelo [Decreto-Lei n.º 181/2014, de 24 de dezembro](#).

Ainda no âmbito das especificidades do contrato de trabalho a bordo, este deve ser reduzido a escrito (artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 74/73 e n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 15/97), ao contrário do que sucede com os contratos de trabalho do regime geral, que não dependem da observância de forma especial, salvo quando a lei determinar o contrário (artigo 110.º do Código do Trabalho). Tal como sucede no regime geral, o contrato de trabalho a bordo pode ser celebrado sem termo, com prazo certo e com prazo incerto (n.º 1 do artigo 2.º da Lei n.º 74/73 e n.º 1 do artigo 5.º da Lei n.º 15/97). No entanto, os contratos com prazo superior a três anos consideram-se contratos por tempo indeterminado (n.º 2 do artigo 2.º da Lei n.º 74/73) e o contrato de trabalho considera-se celebrado sem prazo na falta de estipulação escrita em contrário (n.º 3 do artigo 2.º da Lei n.º 74/73).

No tocante ao período experimental, no contrato de trabalho a bordo para a marinha mercante, o Decreto-Lei n.º 74/73 prevê que nos contratos de trabalho sem prazo haverá um período experimental de seis meses, podendo o mesmo, por escrito, ser reduzido ou eliminado (artigo 5.º). Já para o sector das pescas inexistia esta figura até à entrada em vigor da Lei n.º 15/97, encontrando-se agora contemplado, no artigo 31.º, um período experimental com a duração de 60 dias, o qual se considera cumprido logo que se completem 30 dias de mar. Durante os referidos períodos, qualquer das partes pode rescindir o contrato sem que haja lugar a aviso prévio, invocação de justa causa ou indemnização (artigo 92.º do Decreto-Lei n.º 74/73 e n.º 3 do artigo 31.º da Lei n.º 15/97).

O regime do contrato de trabalho a bordo diferencia-se do contrato de trabalho do regime geral, também, no que respeita ao período normal de trabalho (PNT). Aqui, o Decreto-Lei n.º 145/2003, de 2 de julho, dispõe que «o dia de trabalho normal para os marítimos é, em princípio, de oito horas, com um dia de descanso por semana, mais o descanso nos dias feriados» (cláusula 4.ª). A cláusula 5.ª indica ainda os limites das horas de trabalho ou de descanso, indicando o número máximo de horas de trabalho a prestar e o número mínimo de horas de descanso. Na pesca, o PNT carece de acordo entre as partes para os diferentes tipos de pesca, em regulamentação coletiva de trabalho ou em contrato individual de trabalho (n.º 3 do artigo 18.º da Lei n.º 15/97, de 31 de maio). E, na marinha mercante, a duração máxima do PNT é de oito horas por dia e de quarenta e oito horas por semana, quer a navegar, quer em porto, ou, nas embarcações costeiras de arqueação bruta inferiores a 500 toneladas a duração máxima do PNT é de um total de vinte e quatro horas em dois dias consecutivos, sem, no entanto, poder exceder a média do horário semanal de quarenta e oito horas de trabalho em quatro semanas consecutivas (artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 74/73, de 1 de março).

Por sua vez, se, no regime geral, «compete ao empregador determinar o horário de trabalho do trabalhador, no quadro dos poderes de direção e organização do trabalho» (artigo 212.º do Código do Trabalho), o horário de trabalho a bordo é fixado pelo armador ou pelo comandante (artigo 29.º do Decreto-Lei n.º 74/73 e artigo 17.º da Lei n.º 15/97). E, em sede de descanso, no regime geral do contrato de trabalho, o trabalhador tem direito a, pelo menos, 11 horas seguidas entre dois períodos diários de trabalho consecutivos (artigo 214.º), enquanto que a Lei n.º 15/97 estabelece que o descanso diário não pode ser inferior a oito horas, sendo seis

horas consecutivas (artigo 20.º) e o Decreto-Lei n.º 74/73 que os domingos e os feriados obrigatórios são considerados dias de descanso (artigo 45.º).

Também no que respeita ao regime da isenção do horário de trabalho, o Decreto-Lei n.º 74/73 refere que «poderá ser estabelecida em convenção coletiva de trabalho isenção de horário para tripulantes que exerçam determinadas funções», enquanto o artigo 19.º da Lei n.º 15/97 remete para o regime geral previsto nos artigos 218.º e 219.º do Código do Trabalho.

Paralelamente, os dois diplomas em apreço aplicáveis ao trabalho a bordo sugerem ora o conceito «trabalho suplementar» como o de «trabalho extraordinário», sugerindo alguma doutrina que o primeiro é mais amplo que o segundo. Com efeito, o artigo 33.º do Decreto-Lei n.º 74/73 dispõe três situações que se consideram trabalho extraordinário, mais concretamente o trabalho prestado (i) que exceda o PNT, quer em serviços ininterruptos, quer em serviços intermitentes; (ii) em serviços intermitentes compreendido entre as 22 e as 5 horas; e (iii) em dia de descanso. Já a Lei n.º 15/97 entende como trabalho suplementar aquele que é prestado para além do PNT (artigo 21.º). Ainda que a regra seja a de que tanto o trabalho suplementar como o extraordinário são remunerados, os dois regimes consideram determinados (no n.º 3 de cada um dos artigos em apreço) trabalhos que não implicam remuneração pela sua realização.

No que respeita ao regime de férias, o regime geral indica que «o trabalhador tem direito, em cada ano civil, a um período de férias retribuídas, que se vence em 1 de janeiro» (n.º 1 do artigo 237.º do Código do Trabalho), tendo o período anual de férias a duração mínima de 22 dias úteis (n.º 1 do artigo 238.º). No trabalho a bordo, o Decreto-Lei n.º 74/73 refere que «o marítimo tem direito a gozar férias remuneradas em cada ano civil», vencendo-se o direito a férias no dia 1 de janeiro do ano civil subsequente (n.ºs 1 e 3 do artigo 48.º). No entanto, o «período mínimo de férias a gozar em cada ano civil é de 24 ou 36 dias, incluindo domingos e feriados, consoante o tripulante não esteja ou esteja isento de horário de trabalho», sendo que para o tripulante em serviço nos navios-tanques, petroleiros e butaneiros os períodos mínimos referidos são de 32 e 48 dias (n.ºs 1 e 2 do artigo 50.º). No âmbito da Lei n.º 15/97, o direito a férias vence-se no dia 1 de janeiro e reporta-se ao trabalho prestado no ano civil anterior, tendo o marítimo direito, em cada ano civil, a um período de férias de 22 dias úteis (artigo 24.º).

Em matéria de faltas, salvo algumas especificidades decorrentes do desempenho de funções, é evidente a aproximação entre os dois regimes de trabalho a bordo e o regime geral previsto no Código do Trabalho, quer no que respeita ao conceito de «falta», quer no que concerne às consequências do registo de faltas. Contudo, importa salientar que o Decreto-Lei n.º 74/73 não indica o número mínimo de faltas não justificadas que um trabalhador pode dar até que as mesmas constituam justa causa de rescisão do contrato de trabalho por parte do armador, optando o legislador pela condição de se verificar um «sério prejuízo» (artigo 62.º).

No que à retribuição diz respeito, o regime do contrato de trabalho a bordo apresenta algumas particularidades. Por regra, o regime geral comporta «a retribuição base e outras prestações regulares e

periódicas feitas, direta ou indiretamente, em dinheiro ou espécie» (n.º 2 do artigo 258.º do Código do Trabalho). No âmbito do trabalho a bordo, a Lei n.º 15/97 inclui a mesma redação e acrescenta «e tudo aquilo a que, nos termos do contrato, das normas que o regem ou dos usos, o marítimo tem direito como contrapartida do seu trabalho» (n.º 1 do artigo 27.º). Na alínea a) do n.º 2 do artigo 27.º recupera o termo «soldada», que constava no [Código Civil de 1867](#) e remetia para vencimento ou retribuição e estabelece que podem fazer parte integrante da retribuição o estímulo de pesca, caldeirada ou quinhões; a percentagem de pesca, parte variável ou partes; as diuturnidades; o subsídio de viagem; o subsídio de gases ou compensação por serviços tóxicos; e qualquer outra prestação similar decorrente dos usos e costumes ou de instrumento de regulamentação coletiva de trabalho.

Por outro lado, em sede do Decreto-Lei n.º 74/73, «só se considera retribuição aquilo a que, nos termos do contrato, das normas que o regem ou dos usos, o marítimo tem direito como contrapartida do seu trabalho», compreendendo a retribuição «o vencimento base e todas as outras prestações regulares e periódicas feitas, direta ou indiretamente, em dinheiro» (artigo 69.º). Entre as prestações incluídas na retribuição contam-se: o vencimento base, as diuturnidades, a retribuição especial por isenção de horário de trabalho, o subsídio de férias e as subvenções recebidas pelos marítimos recrutados na metrópole e prestando serviço nas embarcações em estação nas províncias ultramarinas (artigo 70.º).

Finalmente, em matéria de cessação do contrato de trabalho, a Lei n.º 15/97 remete, no artigo 30.º, para a «regulamentação coletiva de trabalho ou, na sua ausência, o regime jurídico da cessação do contrato individual de trabalho», mais concretamente as regras previstas nos artigos 338.º e ss. do Código do Trabalho. Por sua vez, o Decreto-Lei n.º 74/73 indica, no artigo 79.º, as causas de extinção do contrato de trabalho, o que poderá ocorrer (i) por mútuo acordo, (ii) por caducidade, (iii) por rescisão com justa causa, (iv) por denúncia com aviso prévio por parte do marítimo sendo o contrato sem prazo e (v) unilateralmente e sem justa causa ou aviso prévio, quer pelo armador, quer pelo marítimo, devendo haver lugar a responsabilidade do autor para com a outra parte.

Antecedentes parlamentares

Relativamente ao tema em apreço, destacam-se duas iniciativas. A primeira consiste no [Projeto de Lei n.º 322/VIII \(BE\)](#), que altera o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca. O Projeto foi rejeitado após votação na generalidade a 21 de junho de 2001, com os votos contra do PS e PSD, a abstenção do CDS-PP e os votos a favor do PCP, PEV e BE.

A mesma redação deu origem ao [Projeto de Lei n.º 120/IX \(BE\)](#), sob a epígrafe «altera o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca (Lei n.º 15/97, de 31 de maio)», tendo a iniciativa caducado a 22 de dezembro de 2004.

- **Enquadramento do tema no plano da União Europeia**

Em sede de União Europeia, importa sublinhar a aprovação da [Diretiva n.º 93/104/CE do Conselho, de 23 de novembro de 1993](#), relativa a determinados aspetos da organização do tempo de trabalho, na qual os transportes marítimos constituíam um dos sectores de atividade excluídos do âmbito de aplicação deste diploma.

Não obstante esta exclusão, as instâncias comunitárias assumiram que deveriam ser tidas em consideração as convenções da [Organização Internacional do Trabalho](#) (OIT), mais concretamente as que tinham como matéria a organização do tempo de trabalho dos marítimos, tendo a Comissão formalizado uma consulta aos parceiros sociais sobre a possível orientação de uma ação comunitária relativa aos sectores e atividades excluídos da Diretiva n.º 93/104/CE. Destas diligências concluiu-se pela necessidade de legislar sobre a matéria em apreço, mais concretamente no que ao trabalho a bordo diz respeito.

Neste seguimento, a [Associação de Armadores da Comunidade Europeia](#) (ECSA) e a antiga Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST), agora denominada [Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes](#) (ETF), informaram a Comissão da sua vontade de encetar negociações, celebrando, a 30 de setembro de 1998, um acordo relativo ao tempo de trabalho dos marítimos no qual se convida a Comissão a aplicá-lo com base numa decisão do Conselho, sob proposta da Comissão, em conformidade com o n.º 2 do artigo 4.º relativo à política social⁶.

O acordo em apreço aplica-se aos marítimos a bordo de qualquer navio de mar, de propriedade pública ou privada, registado no território de qualquer Estado-Membro, que esteja normalmente afeto a operações marítimas comerciais. Com vista à aplicação do acordo, o Conselho desencadeou o processo legislativo que precipitou a [Diretiva n.º 1999/63/CE do Conselho, de 21 de junho de 1999](#), respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST).

Segundo a letra do acordo, o número máximo de horas de trabalho não deve exceder 14 horas por período de 24 horas e 72 horas por período de sete dias ou o número mínimo de horas de descanso não deve ser inferior a 10 horas por período de 24 horas e 77 horas por período de sete dias. As horas de descanso não podem ser distribuídas por mais de dois períodos, dos quais um, de pelo menos seis horas, não devendo o intervalo entre dois períodos consecutivos de descanso ultrapassar 14 horas.

⁶ Recorde-se que, na [Resolução de 6 de dezembro de 1994](#), relativa a certas perspetivas de uma política social da União Europeia: contribuição para a convergência económica e social da União, o Conselho solicita aos «parceiros sociais» que aproveitem as possibilidades de celebração de acordos, por entender que são os agentes próximos da realidade e dos problemas sociais.

Por outro lado, a Diretiva consagra regras imperativas relativamente a menores de 18 anos de idade. Com efeito, é proibida a prestação de trabalho a bordo por pessoas com idade inferior a 16 anos e nenhum marítimo com menos de 18 anos de idade pode trabalhar de noite, entendendo-se, para este efeito, nove horas consecutivas no mínimo, incluindo o período entre a meia-noite e as cinco da manhã – disposição esta que não é aplicável se prejudicar a formação efetiva dos jovens marinheiros de idades compreendidas entre os 16 e os 18 anos.

Mais tarde, com o objetivo de criar um instrumento único e coerente que incorporasse, tanto quanto possível, todas as normas atualizadas das convenções e recomendações internacionais existentes sobre trabalho marítimo, bem como os princípios fundamentais de outras convenções internacionais sobre trabalho, a OIT aprovou a [Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006](#), a 23 de fevereiro de 2006.

Assim, e a exemplo do sucedido em 1998, a ECSA e a ETF iniciaram negociações que tiveram como consequência a celebração do Acordo relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, de 19 de maio de 2008, de aplicação aos marítimos a bordo de navios registados num Estado-Membro e/ou que arvoem pavilhão de um Estado-Membro e que produz alterações sobre o acordo de 1998.

Daqui resultou a [Diretiva 2009/13/CE do Conselho, de 16 de fevereiro](#), que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Diretiva 1999/63/CE.

Com efeito, as condições relativamente aos menores são alteradas, passando o entendimento do termo «noite», para efeitos de trabalho noturno, proibido a menores de 18 anos, a ser definido em conformidade com o direito e a prática nacionais, apesar de incidir sobre um período de pelo menos nove horas, que comece o mais tardar à meia-noite e não termine antes das 5 horas da manhã. O emprego, a contratação ou o trabalho de marítimos menores de 18 anos passa a ser proibido se o trabalho for suscetível de colocar em perigo a sua saúde ou segurança.

Além de alterações introduzidas relativas a questões de atestados médicos, são implementados requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios, definem-se as condições da celebração e das cláusulas dos contratos de trabalho dos marítimos; bem como as condições de prestação do trabalho – como horas de trabalho e horas de descanso, direito a férias, repatriação, indemnizações e progressões na carreira –; alojamento, lazer, alimentação e restauração; proteção da saúde, assistência médica e bem-estar; e ainda procedimentos de tramitação de queixas a bordo.

Em matéria de formação dos marítimos, assinala-se que, no âmbito da política comum de segurança marítima, o Conselho registou a importância do elemento humano na segurança de funcionamento dos navios e, no [Resolução de 8 de junho de 1993](#), estabeleceu o objetivo de se afastarem as tripulações insuficientemente

qualificadas, tendo dado prioridade às ações comunitárias destinadas a melhorar a formação e o ensino mediante o desenvolvimento de normas comuns relativas aos níveis mínimos de formação de pessoal-chave.

Com base nestas premissas, foi aprovada a [Diretiva 94/58/CE do Conselho, de 22 de novembro](#) (relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos), que incorpora 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). Com as alterações resultantes da Conferência das Partes na Convenção STWC realizada em Manila, em 2010, foram introduzidas alterações 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 formação em questões relacionadas com tecnologia.

Face ao exposto, foi aprovada 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. Passaram, assim, a ter de ser cumpridos requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de marítimos e, entre outras, foram alteradas as regras relativas a normas médicas, revalidação de certificados de competência e certificados de qualificação, aptidão para o serviço e ao nível do regime sancionatório.

Como nota final, não apenas no âmbito da melhoria das condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo e da segurança no mar, mas também com o objetivo de reforçar a prevenção face à poluição causada por acidentes marítimos, sublinhe-se a aprovação da [Diretiva 2013/54/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013](#), relativa a certas responsabilidades do Estado de bandeira no cumprimento e aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006. Este diploma prevê a criação de mecanismos efetivos e adequados de execução e controlo a fim de assegurar que as condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira satisfaçam os requisitos das partes relevantes da Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006. Mais prevê que cada Estado-Membro assegure que o pessoal autorizado a efetuar inspeções tenha formação, competência, mandato, plena autoridade legal, estatuto e independência necessários ao exercício da função e ainda procedimentos de queixa a bordo, tratamento das queixas e medidas corretivas.

- **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 1/1995, de 24 de março](#) (*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). Segundo alguma doutrina local, poderão ser aplicáveis ao trabalho a bordo as disposições do regime geral⁷.

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. Desde então, os trabalhadores não podem realizar mais de 12 horas de trabalho diário, salvo as exceções reconhecidas na lei, ou em situações justificadas nas quais se permite o desempenho de funções por tempo não superior a 14 horas por cada período de 24 horas, nem de 72 horas por cada período de sete dias.

O período de descanso para a marinha mercante deve obedecer a um mínimo de oito horas, podendo ser de 12 quando a embarcação se encontre no porto. Em situações de guarda no mar por turnos, os mesmos não podem ter uma duração superior a quatro horas, devendo sempre beneficiar de um período de descanso de oito horas ininterruptas. Os períodos de descanso podem ser divididos em dois, sendo que um deles terá sempre de ter seis horas ininterruptas.

Na marinha pesqueira, é estabelecido um período de descanso mínimo de seis horas, podendo, também, os marítimos ver o seu descanso repartido em dois períodos. Nestas situações, o intervalo entre os dois períodos consecutivos de descanso não poderá exceder as 14 horas.

Em matéria de descanso diário, este é sempre obrigatório e obedece a um período mínimo de 10 horas entre jornadas de trabalho, podendo ser compensadas as diferenças até 12 horas. Por sua vez, o descanso semanal passa por um dia e meio, podendo metade deste período ser convertido em retribuição.

Referente às Diretivas n.ºs 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*

⁷ Cfr. ISABEL MARIA TAVARES RIBEIRO ESTEVES, *op. cit.*, pp. 26-27.

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).

Concorreram, 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 apenas prevê 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.

Finalmente, o novo diploma atribui à *Inspección de Trabajo y de Seguridad Social* competências de monitorização e fiscalização do cumprimento da lei no âmbito das normas de organização do trabalho e relações sindicais, prevenção de riscos laborais e sistema de segurança social e emprego; e atribui ao *Instituto Social de la Marina* a realização de programas e atividades com vista a promover a segurança marítima, ao reconhecimento do direito às prestações do *Régimen especial de los Trabajadores del Mar*, assistência sanitária e controlo dos meios sanitários a bordo.

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.

Relativamente ao processo de transposição das Diretivas que a Proposta de Lei ora transpõe, a França concretizou iniciativas nesse sentido. Assim, destaca-se, desde logo, 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.

Neste sentido, importa referir que, para o tempo de trabalho efetivo para os navios de pesca, a lei remete para o artigo 25.º-1 do Código do Trabalho Marítimo e para as convenções coletivas. Para os restantes, o PNT tem como base oito horas de trabalho diário, não podendo, porém, ser superior a 12 horas, exceto em situações excecionais nas quais possam ser prestadas 14 horas. O legislador pretendeu garantir que num período de sete dias não possam ser prestadas mais de 72 horas de trabalho ou 84 horas semanais ou 144 horas num período de 14 dias nas situações excecionais.

Também o período mínimo de repouso está previsto na legislação francesa, sendo o mesmo de seis horas, as quais podem ser divididas em dois períodos distintos, nunca podendo nenhum ser inferior a duas horas. É admissível, todavia, que sejam estabelecidos mais do que dois períodos de descanso, devendo, num período de 24 horas, ser garantidas seis horas. Relativamente aos navios de pesca, o repouso pode ser reduzido a oito horas por período de 24 horas durante cinco dias consecutivos e, num período de sete dias, a duração mínima do repouso a bordo destes navios não pode ser inferior a 72 horas.

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 diplomas, designadamente:

- [Arrêté de 27 de julho de 2012](#) (*relatif à la formation exigée à bord des navires équipes 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 service 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 équipa 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'équipage*);
- [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*).

Em nota final, assinala-se ainda o [Décret n.º 2014-1428, de 1 de dezembro de 2014](#) (*portant modification du décret n.º 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution*), que tem como base as disposições da Diretiva n.º 2013/54/UE e introduziu alterações à legislação em vigor respeitante às condições a bordo nos navios e embarcações.

Outros países

Organizações internacionais

Entre as organizações internacionais com relevo para a matéria em apreço destacam-se, desde logo, a Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), com os acordos previamente referidos.

Também assume relevância a [Organização Marítima Internacional](#) (IMO), enquanto agência da Organização das Nações Unidas com 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 já referida [Convenção](#)

[Internacional da Organização Marítima Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978](#) (Convenção STWC).

Relativamente à Organização Internacional do 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.

IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

Efetuada consulta à base de dados da atividade parlamentar não se identificaram outras iniciativas ou petições pendentes sobre a matéria.

V. Consultas e contributos

- **Consultas obrigatórias**

Em 19 de maio de 2015, a Presidente da Assembleia da República promoveu a audição dos órgãos de governo próprios das regiões autónomas, nos termos do artigo 142.º do Regimento da Assembleia da República, e para os efeitos do n.º 2 do artigo 229.º da Constituição.

De 20 de maio a 20 de junho decorreu, pelo período de 30 dias, a consulta obrigatória das associações sindicais [artigo 56.º, n.º 2, alínea a) da CRP] e patronais e foi promovida a apreciação pública nos termos dos artigos 469.º e seguintes do Código do Trabalho, não tendo sido remetidos quaisquer contributos.

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

Em face dos elementos disponíveis não é possível determinar ou quantificar eventuais encargos resultantes da aprovação da presente iniciativa.