



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### **Proposta de Lei n.º 328/XII**

#### Exposição de Motivos

A Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, daqui em diante designada por Convenção, foi adotada pela Conferência Internacional do Trabalho, na sua 94.<sup>a</sup> sessão (marítima), em 23 de fevereiro de 2006, sem votos contra e apenas quatro abstenções.

A Convenção entrou em vigor 12 meses após o registo da sua ratificação pelos primeiros 30 Estados-Membros da Organização Internacional do Trabalho (OIT), os quais representam, pelo menos, 33% da arqueação bruta da frota mundial de marinha de comércio, o que ocorreu em 20 de agosto de 2013. Os Estados que ratificarem posteriormente a Convenção ficarão vinculados às suas disposições 12 meses após o registo da ratificação.

A Convenção regula os requisitos da idade mínima, do certificado médico, da formação e qualificações para o trabalho a bordo de navios da marinha de comércio, as condições de trabalho, tais como a celebração do contrato de trabalho, remunerações, duração do trabalho ou do repouso, férias anuais, repatriamento, lotações de segurança, alojamento, instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa, proteção da saúde e cuidados médicos, a navegar e em terra, bem-estar e proteção em matéria de segurança social. Finalmente, regula as obrigações dos Estados, enquanto Estado de bandeira ou Estado do porto, tendo em vista o cumprimento e o controlo da aplicação da Convenção por parte dos navios que arvoem bandeiras de Estados que a ratificaram. No caso de navios de Estados que não ratificaram a Convenção, o controlo pelos Estados do porto deve verificar se os marítimos a bordo beneficiam de tratamento não menos favorável do que o decorrente da aplicação das disposições obrigatórias da Convenção.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

A Convenção, dada a amplitude das matérias que regula, substitui várias dezenas de convenções e recomendações da OIT relativas ao trabalho a bordo de navios da marinha de comércio.

A Convenção compreende disposições de quatro tipos, que se agrupam em duas categorias em função da sua vinculatividade: artigos em numeração romana, regras e normas, que vinculam os Estados que a ratifiquem; princípios orientadores, que constituem meras recomendações sobre o modo de aplicar as disposições vinculativas. As normas e os princípios orientadores constituem o que a Convenção designa por «Código».

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

Posteriormente, o Conselho da União Europeia adotou a Decisão n.º 2007/431/CE, de 7 de junho de 2007, pela qual autorizou os Estados-Membros a ratificar a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, atendendo a que algumas partes desta Convenção tratam matérias da competência da União.

Os parceiros sociais ao nível comunitário celebraram, em 2008, um acordo que incorpora o conteúdo de regras e normas sobre a maioria das matérias da Convenção. Este acordo foi aplicado pela Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, cujo prazo de transposição termina um ano após a entrada em vigor inicial da Convenção.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

A generalidade dos aspetos sobre condições de trabalho e de vida a bordo de navios da marinha de comércio regulados pela Convenção e, relativamente a muitos deles, pelo acordo anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, já se encontra prevista na legislação nacional. Tal sucede nomeadamente com o certificado médico, a duração do trabalho ou do repouso, retribuições, férias, lotações de segurança, alojamento, instalações de lazer, alimentação e serviço de mesa, prevenção da segurança e saúde no trabalho, reparação de acidentes de trabalho e doenças profissionais, proteção da saúde e cuidados médicos e proteção em matéria de segurança social.

Não obstante, por vezes a legislação nacional não regula esses aspetos de modo inteiramente concordante com a Convenção e com o acordo anexo à referida Diretiva, ou não abrange todos os marítimos que trabalham a bordo de navios a que se aplicam estes instrumentos.

Essa legislação nacional compreende, nomeadamente, o Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, cujas normas são aplicáveis ao trabalho a bordo de navios da marinha de comércio quando sejam compatíveis com a sua especificidade, o regime jurídico do contrato de trabalho do pessoal da marinha de comércio, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 74/73, de 1 de março, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 104/89, de 6 de abril, e 88/96, de 3 de julho, e pela Lei n.º 114/99, de 3 de agosto, o qual no entanto está em grande medida derogado pelo referido Código, bem como o Decreto-Lei n.º 145/2003, de 2 de julho, que transpôs para a ordem jurídica interna o acordo anexo à 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 pelos parceiros sociais ao nível comunitário.

A presente proposta de lei tem em vista adequar a legislação nacional à Convenção e assegurar a transposição para a ordem jurídica interna do acordo anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Das disposições constantes da presente proposta de lei, importa destacar as seguintes.

Desde logo, aplica-se às pessoas que trabalham, de modo exclusivo ou predominante, a bordo de navios que arvoram a bandeira portuguesa e que se encontram abrangidos pela Convenção, incluindo quem esteja vinculado por contrato de prestação de serviço. Os termos amplos em que a Convenção e os acordos anexos às Diretivas referidas definem os marítimos, bem como as suas disposições que distinguem trabalhadores assalariados e não assalariados, determinam a inclusão de prestadores de serviço. Por isso, embora a generalidade das normas seja imediatamente aplicável a marítimo vinculado por contrato de trabalho, quem esteja vinculado por contrato de prestação de serviço deve beneficiar das condições de vida e de trabalho aplicáveis a trabalhador por conta de outrem que deem cumprimento às disposições obrigatórias da Convenção e às duas Diretivas referidas.

A idade mínima de admissão ao trabalho a bordo é 16 anos, por força da Convenção e dos acordos anexos às Diretivas referidas. Neste âmbito, não são aplicáveis as exceções previstas no Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, que permitem a prestação de trabalho por parte de menor com idade inferior a 16 anos.

O contrato de trabalho a bordo de navio deve ser celebrado por escrito, em dois exemplares, ficando um para cada parte, e mencionar muitos elementos sobre condições de trabalho e proteção da saúde e de segurança social, por força da Convenção e do acordo anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

A duração do tempo de trabalho dos marítimos é regulada por dois tipos de normas. Há limites máximos, por um lado, do período normal de trabalho diário e semanal e, por outro lado, do tempo de trabalho, incluindo o trabalho suplementar, que são iguais aos que resultam da Convenção e do acordo anexo à Diretiva n.º 1999/63/CE. Estes limites máximos do tempo de trabalho são aplicáveis em alternativa a tempos mínimos de descanso, igualmente regulados na Convenção e no referido acordo, que não indicam, porém, a quem compete escolher entre seguir o regime de limites máximos do tempo de trabalho ou o de tempos mínimos de descanso. A solução constante na presente proposta de lei consiste em a escolha ser feita por convenção coletiva ou por contrato de trabalho; na sua falta, pelo armador.

As regras previstas na presente proposta de lei relativas ao regime de duração de trabalho ou de duração do período de descanso, para além de darem cumprimento à Convenção, correspondem à transposição de disposições dos acordos anexos à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, e à Diretiva n.º 1999/63/CE, bem como à transposição das Diretivas n.ºs 2012/35/UE, do Parlamento e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva n.º 2008/106/CE, relativa ao nível mínimo de formação de marítimos, e 2013/54/UE, do Parlamento 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.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Propõe-se que as férias anuais tenham a duração de dois dias e meio consecutivos por cada mês de duração do contrato no ano anterior, ou proporcionalmente no caso de mês incompleto, por força da Convenção e do acordo anexo à Diretiva n.º 1999/63/CE, na redação dada pelo acordo anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009. Todavia, tem-se em consideração que o já referido regime jurídico do contrato de trabalho do pessoal da marinha de comércio, de 1973, prevê para os trabalhadores inscritos marítimos mais dias de férias em algumas situações, pelo que se propõe que estes períodos continuem a aplicar-se enquanto os referidos trabalhadores estiverem ao serviço do armador a que estejam vinculados quando a lei decorrente da presente proposta entrar em vigor.

O repatriamento do marítimo, previsto no regime jurídico do contrato de trabalho do pessoal da marinha de comércio, de 1973, para as situações de cessação do contrato de trabalho salvo quando devida a denúncia por parte do marítimo, é regulado na Convenção e no acordo anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, que acrescentam outras situações em que deve haver lugar a repatriamento. Propõe-se ainda que haja lugar a repatriamento em situações de naufrágio, de recusa em viajar para zonas de guerra e de suspensão do contrato de trabalho em situação de crise empresarial, as quais são mencionadas nas disposições não vinculativas da Convenção como devendo justificar o repatriamento.

Cabe ao armador organizar e custear o repatriamento. Porém, se ele não o fizer, da Convenção e do acordo anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, decorre que a autoridade portuguesa mais próxima do local de desembarque deve assegurar o repatriamento no caso de marítimo que preste serviço em navio de bandeira portuguesa ou, sendo navio de bandeira estrangeira, se se tratar de marítimo português e o Estado de bandeira do navio não o fizer ou se for marítimo estrangeiro que deva ser repatriado a partir do território nacional, sem prejuízo do direito de exigir ao armador ou ao Estado de bandeira o pagamento das despesas efetuadas.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Prevê-se ainda que o armador constitua uma caução destinada a garantir o pagamento de despesas de repatriamento, o que é imposto por regras da Convenção e do acordo anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009.

Em matéria de proteção da saúde e cuidados médicos, a Convenção e o acordo anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, distinguem consoante o marítimo se encontre a bordo ou em terra. Na primeira situação, o Estado deve obrigar o navio que arvorar a sua bandeira, caso preencha determinados requisitos, a ter um médico a bordo ou, nos demais casos, a ter um marítimo qualificado para a prestação de cuidados médicos, administração de medicamentos e primeiros socorros. Estes aspetos já são regulados pela legislação nacional em termos que satisfazem quase inteiramente a regulamentação internacional e comunitária. Relativamente à assistência médica em terra, a Convenção e o acordo anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, obrigam o Estado a assegurar aos marítimos afetos a navios que arvoram a sua bandeira uma proteção da saúde e cuidados médicos comparáveis, na medida do possível, aos de que beneficiam os trabalhadores em terra. Os referidos instrumentos internacionais obrigam ainda o Estado a assegurar aos marítimos afetos a navios que arvores qualquer bandeira e se encontrem nos seus portos o acesso a serviços médicos em terra, caso necessitem de assistência médica imediata.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

A assistência médica em terra de marítimos afetos a navios que arvorem a bandeira portuguesa é assegurada em relação aos que sejam beneficiários do Serviço Nacional de Saúde. São beneficiários os cidadãos portugueses, os nacionais de outros Estados-Membros da União Europeia nos termos da regulamentação comunitária, ou de outros Estados-Membros do Espaço Económico Europeu ou da Suíça, os nacionais de outros países residentes em Portugal, em condições de reciprocidade, e os apátridas residentes em Portugal. Os nacionais de outros países que se encontrem em Portugal, ainda que não tenham autorização de permanência ou de residência ou visto de trabalho, desde que se encontrem em Portugal há mais de 90 dias, têm acesso, com base em medidas administrativas, ao Serviço Nacional de Saúde em igualdade com os respetivos beneficiários. Relativamente a marítimos a bordo de navios de bandeira portuguesa que não se encontrem em qualquer uma destas situações, propõe-se que tenham acesso às instituições do Serviço Nacional de Saúde, em condições idênticas às de beneficiário para efeitos de proteção da saúde e de cuidados médicos. Uma vez que a Convenção e o acordo anexo à Diretiva são omissos sobre o pagamento dos cuidados de saúde a esses marítimos, propõe-se que o pagamento dos mesmos fique a cargo do armador.

Relativamente aos marítimos afetos a navios que arvorem qualquer bandeira e que se encontrem em portos nacionais, para efeitos de acesso a serviços médicos em terra para receber cuidados médicos imediatos, é necessário considerar que estes marítimos podem ser ou não beneficiários do Serviço Nacional de Saúde. Caso sejam, esse acesso está assegurado. Relativamente aos demais, existem medidas administrativas que permitem o acesso a cuidados de saúde necessários caso sejam imigrantes que residam em Portugal há mais de 90 dias. Esta medida é insuficiente porque os marítimos em causa podem não ser imigrantes e nem sequer residir em Portugal, pelo que se propõe que os marítimos afetos a navios que se encontrem em portos nacionais e que não sejam beneficiários do Serviço Nacional de Saúde tenham acesso às instituições deste para efeitos de cuidados de saúde urgentes.





## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Relativamente ao regime de reparação de acidentes de trabalho, a Convenção e o acordo anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, obrigam o Estado a assegurar aos marítimos afetos a navios que arvoram a sua bandeira diversas prestações que já estão previstas na legislação portuguesa.

A Convenção e o acordo anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, obrigam os Estados-Membros a assegurar que os marítimos dos navios da sua bandeira beneficiem de condições de segurança e saúde no trabalho.

Na legislação portuguesa, o regime geral da promoção da segurança e saúde no trabalho aplica-se a todos os trabalhadores, incluindo os que trabalham a bordo dos navios. O regime geral é complementado por legislação relativa a riscos específicos, que é igualmente aplicável aos marítimos. A legislação nacional necessita apenas de alguns ajustamentos para se adequar inteiramente aos referidos instrumentos internacionais, designadamente a possibilidade de os marítimos constituírem comissões de segurança em cada navio com cinco ou mais marítimos. Propõe-se, por isso, que, nas companhias armadoras, o número de representantes dos marítimos para a segurança e saúde no trabalho seja determinado por navio, em função do número de trabalhadores a ele afeto, com um regime idêntico ao das subcomissões de trabalhadores.

A Convenção e o acordo anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, obrigam os Estados-Membros a exigir que, nos navios da sua bandeira, existam procedimentos que permitam resolver as queixas apresentadas pelos marítimos que aleguem violação das respetivas disposições. Não existe na legislação portuguesa regulamentação sobre a apresentação ao empregador de queixas por parte dos marítimos. Embora essa ausência não impeça os marítimos de apresentar queixas ao respetivo empregador, os referidos instrumentos exigem que haja uma regulamentação para o efeito. Propõe-se, por isso, uma regulamentação do procedimento de queixa a bordo, a qual não entanta não prejudica o direito de o marítimo recorrer à via judicial ou apresentar queixa diretamente às autoridades competentes.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

A Convenção contém um conjunto de obrigações para os Estados-Membros com a finalidade de assegurar o cumprimento das suas disposições obrigatórias, por um lado, na qualidade de Estado de bandeira dos navios e, por outro lado, na qualidade de Estado do porto em que os navios estrangeiros façam escala.

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

Uma vez que a legislação portuguesa não regula estes documentos, propõe-se a sua instituição, obrigando, de acordo com a Convenção, os navios de arqueação bruta igual ou superior a 500 que arvorem a bandeira portuguesa e efetuem viagens entre portos de diferentes países, a partir de um porto ou entre portos de outro país, a possuir um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, ou um certificado provisório de trabalho marítimo. No caso de navio que não se encontre nas referidas situações, o armador pode solicitar a emissão do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo.

As regras propostas sobre prazo de validade, renovação, caducidade e revogação do certificado de trabalho marítimo, o conteúdo da declaração de conformidade do trabalho marítimo e as condições de emissão e prazo de validade do certificado provisório de trabalho marítimo dão cumprimento a disposições obrigatórias da Convenção.

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



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Atualmente, existem duas instituições públicas com competências mais diretamente relacionadas com o sistema de inspeção a que se refere a Convenção: a Autoridade para as Condições do Trabalho, que é competente para fiscalizar o cumprimento das disposições legais, regulamentares e convencionais respeitantes às condições de trabalho, designadamente as relativas à segurança e saúde no trabalho, e a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, que tem por missão, nomeadamente, a certificação de navios e de marítimos nacionais, a inspeção, a fiscalização, a coordenação e o controlo das atividades do sector marítimo.

A legislação atual já prevê o recurso a «organizações reconhecidas» incumbidas da vistoria e inspeção de navios que arvoram a bandeira portuguesa na parte relativa à segurança marítima e à prevenção da poluição marinha. As regras comuns para as organizações que procedem à vistoria e inspeção de navios constam de Regulamento comunitário.

Neste contexto, é a correspondente legislação orgânica que indica a instituição pública que assegura as funções de inspeção e certificação de navios decorrentes da Convenção.

As disposições da Convenção relativas às responsabilidades do Estado do porto preveem que qualquer navio que arvore a bandeira de outro Estado e que, no decurso normal da sua atividade, faça escala num porto ou fundeadouro nacionais pode ser inspecionado para verificar a conformidade das condições de trabalho e de vida dos respetivos marítimos com as disposições da Convenção. A inspeção verificará o cumprimento das disposições obrigatórias da Convenção caso o Estado de bandeira do navio tenha ratificado a Convenção ou, caso não o tenha feito, se os marítimos beneficiam de um tratamento igual ou mais favorável do que o decorrente da aplicação das referidas disposições.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Dado que os critérios comuns para a inspeção pelo Estado do porto de navios estrangeiros que escalem portos e fundeadouros nacionais, bem como os procedimentos de inspeção, já se encontram definidos em quadro legislativo próprio - no Decreto-Lei n.º 61/2012, de 14 de março -, entendeu-se remeter para a revisão desse diploma, que é também suscitada pela necessidade de transpor a Diretiva n.º 2013/38/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de agosto de 2013, a matéria relativa à inspeção pelo Estado do porto no que respeita às normas da Convenção.

A Convenção prevê que possa haver serviços privados de colocação de marítimos. A legislação reguladora das agências privadas de colocação proíbe a colocação de candidatos a emprego de marítimo mas não se justifica manter a exclusão, cuja revogação se propõe.

Finalmente, propõe-se a revogação do diploma que aprovou o regime jurídico do contrato de trabalho do pessoal da marinha de comércio (o Decreto-Lei n.º 74/73, de 1 de março, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 104/89, de 6 de abril, e 88/96, de 3 de julho, e pela Lei n.º 114/99, de 3 de agosto), bem como do diploma que transpôs o acordo anexo à Diretiva n.º 1999/63/CE, relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos (o Decreto-Lei n.º 145/2003, de 2 de julho). O primeiro está em grande parte derogado pelo Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, cujo regime se aplica ao referido pessoal na parte em que é compatível com a especificidade do sector. O segundo respeita a matérias que foram entretanto reguladas pela Convenção e em parte pelo acordo anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009. A proposta de revogação desses diplomas é acompanhada da incorporação das normas ainda necessárias na presente proposta de lei.

Foram ouvidos os parceiros sociais com assento na Comissão Permanente de Concertação Social.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Assim:

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

### TÍTULO I

#### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

#### Objeto e âmbito

1 - A presente lei regula a atividade de marítimos a bordo de navios 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 (doravante, Convenção), e das diretivas referidas no número seguinte.

2 - A presente lei transpõe, total ou parcialmente, para a ordem jurídica interna:

- a) 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);
- b) A Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, que aplica o Acordo celebrado pela ECSA e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF), relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Diretiva n.º 1999/63/CE;
- c) A Diretiva n.º 2012/35/UE, do Parlamento e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva n.º 2008/106/CE relativa ao nível mínimo de formação de marítimos;



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- d) A Diretiva n.º 2013/54/UE, do Parlamento e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa a certas responsabilidades do Estado de bandeira no cumprimento e aplicação da Convenção.

### Artigo 2.º

#### Definições

1 - Para efeitos da presente lei, entende-se por:

- a) «Águas abrigadas», as águas compreendidas entre as linhas de base, tal como definidas no artigo 5.º da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho, e uma linha cujos pontos distam 12 milhas náuticas das linhas de base;
- b) Armador», o proprietário de um navio ou qualquer gestor, agente ou fretador a casco nu, ou outra entidade ou pessoa a quem o proprietário tenha cedido a exploração do navio e que tenha aceite as obrigações legais que incumbem ao armador ainda que outras entidades ou pessoas as cumpram em seu nome;
- c) «Arqueação bruta», a calculada nos termos das disposições do anexo I da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969, ou outra Convenção que a substitua; em relação a navios abrangidos pelas disposições transitórias de arqueação adotadas pela Organização Marítima Internacional, a arqueação bruta é a indicada na rubrica «Observações» do certificado internacional de arqueação dos navios (1969);
- d) «Contrato de trabalho a bordo de navio», aquele pelo qual um marítimo se obriga, mediante retribuição, a prestar a sua atividade a bordo de navio, a outra ou outras pessoas, no âmbito de organização e sob autoridade destas;
- e) «Marítimo», qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de navio a que se aplique a presente lei;



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- f) «Navio», qualquer embarcação pertencente a entidade pública ou privada habitualmente afeta a atividades comerciais, com exceção de navio afeto à pesca ou atividade análoga, de navio de construção tradicional, de navio de guerra ou unidade auxiliar da marinha de guerra, de navio que navegue exclusivamente em águas interiores ou em águas abrigadas ou nas suas imediações ou em zonas abrangidas por regulamentação portuária, sendo também abrangidas, para efeitos de aplicação da presente lei, as unidades móveis de perfuração ao largo e as unidades flutuantes de produção, armazenamento e descarga que arvoram a bandeira nacional ou que operam, nos termos da legislação nacional aplicável, em zonas marítimas sob jurisdição do Estado português;
- g) «Repatriamento», o regresso do marítimo ao local acordado pelas partes ou, na sua falta, ao país de residência, país de naturalidade ou ao porto de recrutamento, desde que aí seja aceite, e segundo opção do marítimo, nas circunstâncias previstas na presente lei e a expensas do armador, desde que em conformidade com a legislação que regula a entrada, saída, permanência e afastamento do território português.

2 - Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, não se consideram marítimos, designadamente, os seguintes trabalhadores:

- a) Os pilotos do porto, inspetores, auditores, superintendentes e outros, cujo trabalho não é parte do negócio de rotina do navio;
- b) Cientistas, investigadores, mergulhadores e outros, cujo trabalho não é parte do negócio de rotina do navio;
- c) Os artistas convidados, técnicos de reparação, trabalhadores portuários e quaisquer outros trabalhadores, cujo trabalho a bordo é ocasional e de curto prazo sendo o seu principal local de trabalho em terra.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- 3 - Para efeitos de aplicação da presente lei, as dúvidas que se suscitarem sobre a qualificação de um navio ou de um marítimo a bordo são decididas pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), após consultar as associações nacionais representativas dos armadores e dos marítimos a bordo, dando do facto conhecimento ao diretor-geral do Secretariado Internacional do Trabalho.
- 4 - Na decisão sobre as dúvidas que se suscitarem sobre a qualificação de um marítimo a bordo, deve atender-se aos critérios estabelecidos na resolução relativa à informação sobre grupos profissionais, adotada na 94.ª sessão da Conferência geral da Organização Internacional do Trabalho, em 2006, designadamente os seguintes:
- a) A duração da estadia a bordo das pessoas em causa;
  - b) A frequência dos períodos de trabalho passados a bordo;
  - c) A localização da sede principal do trabalho da pessoa;
  - d) A finalidade do trabalho da pessoa a bordo;
  - e) A semelhança das condições de trabalho e em matéria social das pessoas em causa com o que está previsto na Convenção.

### Artigo 3.º

#### Regime do contrato de trabalho a bordo de navio

Ao contrato de trabalho a bordo de navio que arvora a bandeira portuguesa aplicam-se as regras da presente lei e, nas matérias não reguladas, as regras gerais do 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.





## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### TÍTULO II

#### Prestação de trabalho a bordo de navio

#### CAPÍTULO I

#### Admissão a trabalho a bordo de navio

#### Artigo 4.º

#### Idade mínima

- 1 - É proibido o trabalho a bordo de navio a quem tenha menos de 16 anos de idade.
- 2 - As atividades, os agentes, os processos e as condições de trabalho a bordo, proibidos a menor por serem suscetíveis de prejudicar a sua saúde ou segurança, são os constantes do regime jurídico da promoção da segurança e saúde no trabalho.
- 3 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto no n.º 1.

#### Artigo 5.º

#### Aptidão física e psíquica do marítimo

- 1 - Só pode ser admitido para trabalhar a bordo de um navio quem tenha aptidão física e psíquica para o exercício dessa atividade.
- 2 - A aptidão física e psíquica deve ser verificada mediante exame médico, o qual deve ser sempre realizado antes do início da prestação de trabalho.
- 3 - A aptidão física e psíquica dos inscritos marítimos é regulada em legislação específica.
- 4 - A legislação a que se refere o número anterior é igualmente aplicável à aptidão física e psíquica dos demais trabalhadores a bordo.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

5 - Os registos clínicos relativos aos marítimos a bordo são confidenciais, destinam-se exclusivamente a facilitar o seu tratamento, devendo o comandante assegurar que o médico de bordo, quando exista, ou o marítimo responsável pelos cuidados médicos e a administração de medicamentos transmite aqueles ao médico do trabalho, o qual os integra nas respetivas fichas clínicas.

6 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 1, 2 ou 5.

### Artigo 6.º

#### Formação e qualificação

1 - Só pode trabalhar a bordo de um navio quem:

- a) Possua qualificação adequada à atividade a exercer obtida, nomeadamente, através do sistema educativo ou de formação profissional;
- b) Tenha concluído com aproveitamento uma formação adequada em segurança pessoal a bordo de navios.

2 - As formações e as certificações conformes com os instrumentos obrigatórios adotados pela Organização Marítima Internacional são consideradas em conformidade com os requisitos referidos no número anterior.

3 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto no n.º 1.

### Artigo 7.º

#### Contrato de trabalho a bordo de navio

1 - O contrato de trabalho a bordo de navio é reduzido a escrito e deve conter os seguintes elementos:

- a) O nome ou a denominação e o domicílio ou a sede, respetivamente, do marítimo e do armador;
- b) A naturalidade e a data de nascimento do marítimo;



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- c) O local e a data da celebração do contrato, bem como a data de início da produção dos seus efeitos;
  - d) A categoria do marítimo ou a descrição sumária das funções correspondentes;
  - e) O valor e a periodicidade da retribuição;
  - f) A duração das férias ou, se não for possível conhecer essa duração, o critério para a sua determinação;
  - g) As condições em que o contrato pode cessar, explicitando, nomeadamente:
    - i) O prazo de aviso prévio por parte do marítimo, quando celebrado por tempo indeterminado;
    - ii) Os prazos de aviso prévio por parte do marítimo ou do armador, quando celebrado a termo certo;
    - iii) O porto de destino e, se for o caso, o período de tempo que decorra entre a chegada e a data da cessação do contrato, quando celebrado para uma viagem;
  - h) As prestações em matéria de proteção da saúde e de segurança social asseguradas pelo armador ao marítimo se for o caso;
  - i) O direito do marítimo a repatriamento;
  - j) A referência ao instrumento de regulamentação coletiva de trabalho aplicável, quando for o caso.
- 2 - O contrato de trabalho deve, ainda, garantir ao marítimo condições dignas de vida e de trabalho a bordo, de acordo com as normas obrigatórias da Convenção.
- 3 - O marítimo deve dispor de tempo suficiente para analisar o contrato de trabalho e aconselhar-se sobre o seu conteúdo de modo a ficar devidamente informado sobre o mesmo antes de o assinar.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- 4 - O contrato de trabalho a bordo é celebrado por escrito, em dois exemplares, ficando um para cada parte.
- 5 - O marítimo, quando se encontrar a bordo do navio, deve ter em seu poder um exemplar do respetivo contrato de trabalho.
- 6 - O armador deve entregar ao marítimo um documento comprovativo com o registo do seu trabalho a bordo, constituído pela cédula marítima ou documento análogo.
- 7 - O armador deve informar o marítimo do número da apólice de seguro de acidentes de trabalho e a identificação da entidade seguradora.
- 8 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 1, 3, 4, 6 ou 7.

### Artigo 8.º

#### Contrato de prestação de serviço a bordo de navio

- 1 - O marítimo vinculado por contrato de prestação de serviço deve beneficiar das condições de vida e de trabalho aplicáveis a trabalhador por conta de outrem que deem cumprimento às disposições obrigatórias da Convenção e às Diretivas referidas no artigo 1.º.
- 2 - O marítimo vinculado por contrato de prestação de serviço deve ter em seu poder, quando se encontrar a bordo do navio, um exemplar do contrato ou documento análogo emitido pelo armador.
- 3 - O armador deve entregar ao marítimo vinculado por contrato de prestação de serviço um documento comprovativo com o registo do seu trabalho a bordo.
- 4 - As contraordenações e as correspondentes sanções relativas às normas aplicáveis ao marítimo vinculado por contrato de prestação de serviço abrangem situações em que a violação se reporta a esse marítimo.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### CAPÍTULO II

#### Condições de trabalho a bordo de navio

##### Artigo 9.º

#### Limites máximos do período normal de trabalho

- 1 - O período normal de trabalho não pode exceder oito horas por dia e 48 horas por semana.
- 2 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto no número anterior.

##### Artigo 10.º

#### Limites de tempo de trabalho e de descanso

- 1 - A atividade do marítimo está ainda sujeita, em alternativa, ao limite máximo da duração do trabalho ou ao limite mínimo de horas de descanso de acordo com os números seguintes.
- 2 - A duração do trabalho, incluindo trabalho suplementar, não pode ser superior a:
  - a) 14 horas em cada período de 24 horas;
  - b) 72 horas em cada período de sete dias.
- 3 - O marítimo tem direito a um período de descanso não inferior a:
  - a) 10 horas em cada período de 24 horas;
  - b) 77 horas em cada período de sete dias.
- 4 - As 10 horas de descanso não podem ser divididas por mais de dois períodos devendo um período ter, pelo menos, seis horas de duração.
- 5 - O intervalo entre dois períodos de descanso, consecutivos ou interpolados, não pode ser superior a 14 horas.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- 6 - A opção entre a sujeição da atividade do marítimo a um regime de duração do trabalho ou a um regime de duração do período de descanso é feita por convenção coletiva ou contrato de trabalho ou, na sua falta, pelo armador.
- 7 - O disposto nos n.ºs 2 a 5 pode ser afastado por convenção coletiva que preveja, nomeadamente, períodos mais frequentes e mais longos, descanso compensatório para inscritos marítimos em regime de quartos ou marítimos a bordo de navios afetos a viagens de curta duração.
- 8 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 2, 3, 4 ou 5.

### Artigo 11.º

#### Descansos

- 1 - É garantido um dia de descanso semanal do marítimo a bordo.
- 2 - O comandante autoriza, quando possível, o desembarque do marítimo nos portos de escala do navio.
- 3 - A preparação e a realização de exercícios de combate a incêndio, de evacuação e dos demais previstos pela legislação nacional e por regras e instrumentos internacionais devem, na medida do possível, ser conduzidas de forma a não prejudicar os períodos de descanso ou a provocar fadiga nos marítimos a bordo.
- 4 - Nas situações de prevenção, designadamente ao local de máquinas quando este esteja sem presença humana, caso o período de descanso diário seja interrompido, o marítimo tem direito a descanso compensatório remunerado equivalente às horas de descanso em falta.
- 5 - Por convenção coletiva, pode instituir-se um repouso compensatório nas situações a que se refere o n.º 3, bem como estabelecer-se um regime mais favorável para o marítimo do que o previsto no número anterior.
- 6 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 2, 3 ou 4.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### Artigo 12.º

#### Registo dos tempos de trabalho e de descanso

- 1 - O armador deve ter os registos atualizados dos tempos de trabalho, incluindo o trabalho suplementar, e dos tempos de descanso, mantendo-os durante cinco anos.
- 2 - O registo a que se refere o número anterior deve ser redigido na língua portuguesa ou na língua ou línguas de trabalho do navio, bem como em inglês, de acordo com o modelo a aprovar por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas laboral e do mar, que terá em conta as linhas de orientação elaboradas no âmbito da Organização Internacional do Trabalho.
- 3 - Deve ser entregue ao marítimo, mensalmente, uma cópia dos registos que a ele respeitam, rubricada pelo comandante do navio ou seu representante, bem como pelo próprio marítimo.
- 4 - O armador deve transmitir, às autoridades competentes que o solicitem, informações sobre os registos, bem como sobre os marítimos noturnos ou que prestem trabalho em regime de quartos.
- 5 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 1 ou 2 e constitui contraordenação leve a violação do disposto nos n.ºs 3 ou 4.

### Artigo 13.º

#### Trabalho ininterrupto em porto

- 1 - Em porto, o trabalho ininterrupto a bordo para a segurança de navio e manutenção e regularidade dos serviços é assegurado em regime de quartos, não devendo ser inferior a quatro horas por dia em porto de escala ou a oito horas por dia em porto de armamento.
- 2 - Na situação referida no número anterior, o marítimo tem direito a descanso de duração igual ao dobro das horas de trabalho prestado.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- 3 - O descanso a que se refere o número anterior deve ser gozado após a prestação de trabalho ou, sendo tal inviável por exigências imperiosas de funcionamento de navio, no porto de armamento no final da viagem, ou acrescido às férias ou ainda remido a dinheiro.
- 4 - Em embarcações costeiras, o descanso a que se refere o n.º 2 pode ainda ser gozado mediante acordo em qualquer porto nacional.
- 5 - Na situação a que se refere a segunda parte do n.º 3, a escolha pode ser regulada por convenção coletiva ou acordo individual ou, na sua falta, pelo empregador.
- 6 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 1, 2, 3 ou 4.

### Artigo 14.º

#### Trabalho noturno de menor

- 1 - O menor não pode prestar trabalho a bordo entre as 22 horas de um dia e as sete horas do dia seguinte, ou em período previsto em regulamentação coletiva de trabalho de, pelo menos, nove horas consecutivas que abranja um intervalo compreendido entre as zero e as cinco horas.
- 2 - O menor pode prestar trabalho noturno:
  - a) Na medida do necessário para a sua formação efetiva no quadro de programas e horários estabelecidos, desde que não ocorra no intervalo compreendido entre as zero e as cinco horas;
  - b) Quando seja indispensável para prevenir ou reparar prejuízo grave para o navio, devido a facto anormal e imprevisível ou a circunstância excecional ainda que previsível, cujas consequências não podiam ser evitadas, desde que não haja outro marítimo disponível e por um período não superior a cinco dias úteis.
- 3 - Na situação a que se refere a alínea b) do número anterior, o menor tem direito a um período equivalente de descanso compensatório, a gozar nas três semanas seguintes.





## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

4 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto no presente artigo.

### Artigo 15.º

#### Segurança ou socorro a navio, pessoas ou carga

- 1 - O comandante pode exigir ao marítimo que preste o trabalho necessário à segurança imediata do navio, das pessoas a bordo ou da carga ou para socorrer outros navios ou pessoas em perigo no mar, podendo o comandante, para esse efeito, suspender os horários normais de descanso e exigir que os marítimos prestem as horas de trabalho necessárias à normalização da situação.
- 2 - O marítimo que tenha prestado trabalho, nos termos do número anterior, durante um período de descanso tem direito a gozar o tempo de descanso em falta, logo que possível.
- 3 - O trabalho prestado nos termos do n.º 1 não confere, se fora do horário de trabalho, direito a qualquer pagamento.
- 4 - O disposto nos números anteriores é aplicável a exercícios de salva-vidas, de extinção de incêndios ou outros similares, bem como a trabalho exigido por formalidades aduaneiras, quarentena ou outras disposições sanitárias.
- 5 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto no n.º 2.

### Artigo 16.º

#### Movimentação de carga e de mantimentos

- 1 - Em porto, quando não haja pessoal especializado em terra, os inscritos marítimos podem exercer funções de movimentação e arrumação de cargas a bordo ou de movimentação de mantimentos fora do navio.
- 2 - O trabalho prestado na situação referida no número anterior, durante o horário de trabalho, confere direito a pagamento específico regulado por convenção coletiva ou contrato de trabalho.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

3 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto no número anterior.

### Artigo 17.º

#### Direito a férias

- 1 - O regime de férias do marítimo é o estabelecido no Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.
- 2 - O período anual de férias tem a duração mínima de dois dias e meio consecutivos por cada mês de duração do contrato de trabalho, ou proporcionalmente no caso de mês incompleto.
- 3 - Salvo acordo em contrário ou o disposto em instrumento de regulamentação coletiva de trabalho, as férias são concedidas ao marítimo no porto de armamento, na localidade da sede do armador ou no porto de recrutamento, cabendo a escolha ao armador.
- 4 - O inscrito marítimo tem direito às passagens para e do local de férias, por conta do armador, em meio de transporte à escolha deste.
- 5 - A duração das viagens para e do local de gozo de férias não é incluída no período de férias, salvo se o inscrito marítimo utilizar meio de transporte mais demorado do que o indicado pelo armador.
- 6 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 2 a 4.

### Artigo 18.º

#### Faltas por motivo de falecimento de cônjuge, parente ou afim

Em caso de falecimento de cônjuge, parente ou afim ou de pessoa em união de facto ou em economia comum, o marítimo pode exercer a faculdade de faltar após a chegada a porto de escala ou ao porto de armamento ou de recrutamento.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### Artigo 19.º

#### Retribuição

- 1 - As prestações devidas ao marítimo, em contrapartida do seu trabalho, vencem-se por períodos certos e iguais, não superiores a um mês, salvo os subsídios de férias e de Natal.
- 2 - A retribuição deve, salvo estipulação em contrário ou em caso de depósito bancário, ser paga no porto de armamento ou de desembarque do marítimo.
- 3 - O documento a entregar ao marítimo até ao pagamento da retribuição deve indicar, além dos elementos referidos pelo Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, a taxa de conversão utilizada caso o pagamento seja efetuado em moeda diferente da acordada.
- 4 - O armador, a pedido do marítimo, deve efetuar o pagamento da totalidade ou de parte da retribuição a pessoa que este designar.
- 5 - O custo do serviço a que se refere o número anterior, caso seja cobrado ao marítimo, deve ser de montante razoável.
- 6 - Nas situações referidas nos n.ºs 3 e 4, caso o pagamento seja efetuado em moeda diferente da acordada, a conversão deve basear-se na taxa corrente do mercado ou na taxa oficial conforme for mais favorável para o marítimo.
- 7 - Constitui contraordenação leve a violação do disposto nos n.ºs 3, 4 ou 5 e constitui contraordenação grave a violação do disposto no número anterior.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### Artigo 20.º

#### Repatriamento

1 - O marítimo tem direito a repatriamento nas seguintes situações:

- a) Cessação do contrato de trabalho, salvo em caso de denúncia do mesmo por parte do marítimo;
- b) Doença, acidente ou outra situação de natureza clínica que seja prejudicada pela sua permanência a bordo;
- c) Naufrágio;
- d) Pirataria;
- e) Suspensão do contrato de trabalho por não pagamento pontual da retribuição;
- f) Suspensão do contrato de trabalho em situação de crise empresarial do armador;
- g) Recusa em viajar para zona de guerra;
- h) Após um ou mais períodos de embarque que perfaçam 11 meses e 15 dias de duração.

2 - O marítimo pode exercer o direito referido no número anterior mediante comunicação ao armador ou ao seu representante nos 10 dias subsequentes à constituição do direito.

3 - O repatriamento é organizado pelo armador, que suporta as respetivas despesas, e compreende, nomeadamente:

- a) A viagem de avião ou outro meio rápido e apropriado de transporte até ao local de destino;
- b) O alojamento e a alimentação desde o desembarque até à chegada ao local de destino;
- c) A retribuição a que o marítimo teria direito se estivesse embarcado, até à sua chegada ao local de destino;



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- d) O transporte de 30 quilogramas de bagagem pessoal até ao local de destino;
  - e) O tratamento médico necessário até que o marítimo possa viajar para o local de destino, ou de que este necessite durante a viagem;
  - f) Os custos administrativos decorrentes de controlo de fronteira e eventual escolta, em conformidade com a legislação que regula a entrada, saída, permanência e afastamento de território português.
- 4 - O armador não pode receber do marítimo qualquer quantia a título de adiantamento para cobrir as despesas do repatriamento, embora possa exigir ao marítimo o reembolso das mesmas quando a situação que lhe dê origem seja imputável a este, bem como compensar esse montante com a retribuição ou outros créditos do marítimo.
- 5 - O disposto no n.º 3 não prejudica o direito de o armador exigir a terceiro o pagamento das despesas efetuadas com o repatriamento, com base em disposições contratuais ou em responsabilidade civil.
- 6 - A autoridade portuguesa competente mais próxima do local de desembarque deve organizar e custear o repatriamento:
- a) Caso o armador não o faça, em relação a marítimo que preste serviço em navio de bandeira portuguesa;
  - b) Caso o armador ou o Estado de bandeira de um navio não o faça em relação a marítimo português, bem como a marítimo estrangeiro que deva ser repatriado a partir do território nacional.
- 7 - O Estado português pode exigir o pagamento das despesas efetuadas com o repatriamento ao armador ou ao Estado de bandeira, respetivamente, no caso da alínea a) ou b) do número anterior.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- 8 - Na situação referida no número anterior e enquanto o pagamento não for efetuado, a DGRM pode proceder à detenção dos navios do armador envolvido, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis, ou solicitar à autoridade competente de outro Estado que proceda à mesma.
- 9 - Para garantir o pagamento referido no número anterior, o armador deve constituir uma caução no valor correspondente a três meses da retribuição mínima mensal garantida por cada trabalhador a bordo, que no total não pode ser inferior a 100 meses, mediante depósito, garantia bancária ou contrato de seguro a favor do serviço competente do Ministério responsável pela área do mar.
- 10 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 3 ou 9.

### Artigo 21.º

#### Doença e acidente

- 1 - O armador deve assegurar o tratamento, pagando os respetivos encargos, do marítimo que, estando em viagem, sofra doença natural ou acidente que não seja de trabalho e necessite de tratamento em terra fora do território nacional, incluindo os cuidados dentários essenciais.
- 2 - Para efeitos do disposto no número anterior, o armador deve assegurar o alojamento e a alimentação ao marítimo durante o período de tratamento, a bordo, em terra ou à espera de ser repatriado.
- 3 - O marítimo que tenha ocultado intencionalmente no momento da admissão doença ou lesão, ou quando estas sejam resultantes de atuação deliberada, tem direito às prestações a que se referem os números anteriores, devendo compensar o armador do respetivo custo.
- 4 - O marítimo não beneficiário do Serviço Nacional de Saúde tem acesso, em condições idênticas às do beneficiário, às instituições daquele para efeitos de proteção da saúde e de cuidados médicos, incluindo cuidados dentários essenciais.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- 5 - Compete ao armador assegurar os pagamentos de cuidados de saúde prestados em caso de doença natural ou acidente que não seja de trabalho, ao abrigo do número anterior.
- 6 - O regime de reparação de acidentes de trabalho e de doenças profissionais consta de legislação específica.
- 7 - Em caso de doença ou acidente do marítimo a bordo que o impossibilite de prestar atividade, o armador deve pagar àquele:
  - a) A retribuição ou a diferença entre esta e o subsídio de doença ou a indemnização por incapacidade temporária para o trabalho resultante de acidente de trabalho ou doença profissional, durante o período em que o marítimo esteja a bordo ou desembarcado à espera de ser repatriado;
  - b) Após o período referido na alínea anterior e caso o marítimo não tenha direito ao subsídio ou à indemnização nela previstos, um montante equivalente ao primeiro ou, não sendo este determinável, correspondente a metade da retribuição, durante 16 semanas a contar do início da doença ou do acidente.
- 8 - O disposto no número anterior não se aplica caso o acidente não constitua acidente de trabalho, ou caso a doença ou o acidente resulte de ato intencional do marítimo.
- 9 - Caso o marítimo que efetue serviço de quartos sofra problemas de saúde decorrentes da prestação de trabalho noturno, verificados em exame médico periódico ou ocasional, o armador deve, logo que possível, transferi-lo para um posto de trabalho diurno adequado.
- 10 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 1, 2, 5 ou 9 e constitui contraordenação muito grave a violação do disposto no n.º 7.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### Artigo 22.º

#### Caducidade do contrato de trabalho a termo

- 1 - Quando o marítimo tenha sido contratado por um prazo correspondente à duração estimada da viagem, o contrato de trabalho caduca:
  - a) Decorrido o tempo necessário para completar a viagem, se superior ao termo contratado;
  - b) Em caso de naufrágio, concluídos os trabalhos relativos à salvação de pessoas e bens;
  - c) Em caso de acidente ou motivo de força maior, logo que a embarcação tenha sido posta em segurança;
  - d) Estando a embarcação admitida à livre prática, fundeada, amarrada ou descarregada no porto onde o contrato deva terminar, salvo estipulação em contrário.
- 2 - O contrato também caduca quando os factos referidos nas alíneas b) e c) do número anterior ocorrerem antes do termo do prazo convencionado.

### Artigo 23.º

#### Prestações em caso de avaria, perda de navio ou naufrágio

- 1 - O armador deve indemnizar o marítimo por danos patrimoniais resultantes de avaria, perda de navio ou naufrágio.
- 2 - O disposto no número anterior não prejudica a compensação devida em caso de cessação do contrato de trabalho e a reparação de danos emergentes de acidente de trabalho, resultantes da perda de navio ou de naufrágio.
- 3 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto no n.º 1.





## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### Artigo 24.º

#### Pagamentos decorrentes de falecimento do marítimo

- 1 - Se o marítimo falecer os seus sucessores têm direito à respetiva retribuição até ao último dia do mês seguinte àquele em que tiver ocorrido o falecimento.
- 2 - Se o marítimo falecer em serviço, em consequência de uma operação de salvamento do navio, os seus sucessores têm direito à respetiva retribuição até ao final da viagem se ela terminar depois do prazo referido no número anterior.
- 3 - Em caso de falecimento do marítimo não resultante de acidente de trabalho ou doença profissional, incumbe ao armador o pagamento das despesas de funeral, na parte em que excedam o valor do subsídio atribuído pela segurança social, com o limite previsto no regime de reparação de acidentes de trabalho e de doenças profissionais.
- 4 - Constitui contraordenação muito grave a violação do disposto nos n.ºs 1 ou 2 e constitui contraordenação grave a violação do disposto no número anterior.

### Artigo 25.º

#### Guarda de bens deixados a bordo

- 1 - O armador deve guardar os bens deixados a bordo pelo marítimo doente, acidentado ou falecido e assegurar a sua entrega ao próprio ou aos seus familiares.
- 2 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto no número anterior.

### Artigo 26.º

#### Procedimento de queixa a bordo

- 1 - O marítimo pode apresentar, ao responsável de quem dependa diretamente, queixa oral ou escrita, sobre qualquer ocorrência que viole disposições obrigatórias da legislação relativas às matérias previstas na Convenção, no decurso da ocorrência ou no prazo contínuo de cinco dias a contar do seu termo.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- 2 - O responsável direto do marítimo deve decidir a questão objeto da queixa, caso tenha competência para o efeito, ou transmiti-la imediatamente ao responsável competente.
- 3 - A decisão sobre a queixa deve ser comunicada ao marítimo no prazo contínuo de cinco dias, podendo o responsável prorrogá-la por mais três dias, se a complexidade da matéria o exigir, devendo neste caso informar o marítimo antes do termo do prazo inicial.
- 4 - Se, no prazo referido no número anterior, não houver resposta ou esta não for satisfatória, o marítimo pode, nos cinco dias posteriores, apresentar a queixa ao comandante, especificando, se for caso disso, o motivo da sua insatisfação.
- 5 - É aplicável à decisão do comandante o disposto no n.º 3.
- 6 - Se a queixa não for decidida a bordo, o marítimo pode submetê-la ao armador, o qual dispõe de um prazo de 15 dias de calendário para a decidir, podendo, se necessário, consultar o marítimo em causa ou um seu representante.
- 7 - O disposto nos números anteriores não prejudica o direito do marítimo de apresentar queixa diretamente ao comandante ou, em razão da matéria, à autoridade com competência para a certificação de navios e marítimos nacionais ou ao serviço com competência inspetiva do ministério responsável pela área laboral.
- 8 - O marítimo pode solicitar a outro marítimo com conhecimentos adequados que se encontre a bordo aconselhamento confidencial e imparcial sobre os procedimentos de queixa a que pode recorrer.
- 9 - O marítimo tem o direito de ser assistido ou representado por outro marítimo de sua escolha que se encontre a bordo do mesmo navio em qualquer ato referente ao procedimento de queixa.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- 10 - O armador deve entregar ao marítimo, no momento da celebração do contrato ou aquando da entrada em vigor da presente lei, um documento que descreva os procedimentos de queixa a bordo do navio e indique os contactos das autoridades competentes, bem como, se for caso disso, o nome dos trabalhadores que podem prestar aconselhamento nos termos do n.º 8.
- 11 - As queixas e as respetivas decisões devem ser registadas, sendo remetida uma cópia das mesmas ao marítimo em questão.
- 12 - É proibida qualquer forma de represália ou tratamento mais desfavorável ao trabalhador que tenha apresentado queixa.
- 13 - Constitui contraordenação grave, imputável ao armador, a violação do disposto nos n.ºs 2, 9 ou 12 e constitui contraordenação leve, imputável ao armador, a violação do disposto nos n.ºs 3, 10 ou 11.

### Artigo 27.º

#### Documentos disponíveis a bordo

- 1 - A bordo de navio que arvore a bandeira portuguesa devem estar disponíveis exemplares dos contratos de trabalho e dos contratos de prestação de serviço das pessoas contratadas que trabalham a bordo, bem como da presente lei, da Convenção, dos instrumentos de regulamentação coletiva de trabalho aplicáveis aos primeiros e do acordo celebrado pela ECSA e pela ETF, relativo à Convenção, e do anexo à Diretiva n.º 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009.
- 2 - Devem ainda estar disponíveis traduções em língua inglesa dos contratos referidos no número anterior, das normas da presente lei relativas ao repatriamento, das regras da regulamentação coletiva de trabalho que podem ser objeto de inspeção pela autoridade competente do porto em que o navio faça escala e do acordo celebrado pela ECSA e pela ETF referido no número anterior, para consulta da referida autoridade e das pessoas que trabalham a bordo, incluindo o comandante.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- 3 - O disposto no número anterior não é aplicável a navio que arvore bandeira portuguesa e que apenas efetue viagens domésticas.
- 4 - O armador de navio a que se refere o n.º 1 do artigo 33.º, que arvore a bandeira portuguesa, deve conservar a bordo o certificado de trabalho marítimo válido e, em anexo, a declaração de conformidade do trabalho marítimo atualizada, ou o certificado provisório de trabalho marítimo válido, bem como afixá-los em lugar bem visível.
- 5 - O armador deve facultar cópia dos documentos a que se refere o número anterior, bem como da respetiva tradução em língua inglesa, caso o navio efetue viagens entre portos de diferentes países, às autoridades competentes, aos marítimos e às associações nacionais representativas dos armadores e dos marítimos que o solicitem.
- 6 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto nos n.ºs 1, 2, 4 ou 5.

### Artigo 28.º

#### Afixação de documentos

- 1 - Devem ser afixados em local acessível do navio:
  - a) A escala de serviço a navegar ou no porto;
  - b) O número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de descanso prescrito pela legislação nacional ou por convenção coletiva de trabalho aplicável.
- 2 - A informação referida no número anterior deve ser redigida nas línguas portuguesa e inglesa, de acordo com o modelo aprovado por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas laboral e do mar.
- 3 - Ficam dispensados da afixação dos documentos previstos nos números anteriores os navios que, pelas suas características, não possibilitem tal afixação, devendo o armador garantir que os documentos estão disponíveis a bordo.
- 4 - Constitui contraordenação leve a violação do disposto no presente artigo.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### Artigo 29.º

#### Cumprimento da Convenção por serviços de recrutamento e colocação

Os armadores devem certificar-se, na medida do possível, de que os serviços de recrutamento e colocação, públicos ou privados, estabelecidos em Estados que não ratificaram a Convenção, cujos serviços utilizam para recrutamento e colocação dos marítimos a bordo de navios de bandeira portuguesa, respeitam as prescrições da mesma Convenção.

### TÍTULO III

#### Responsabilidades do Estado

#### CAPÍTULO I

#### Responsabilidades como Estado de bandeira

### Artigo 30.º

#### Cumprimento da Convenção em navio que arvora a bandeira portuguesa

- 1 - O cumprimento das obrigações decorrentes da legislação relativa às matérias previstas na Convenção, em navio que arvora a bandeira portuguesa, é assegurado através de um sistema de inspeção e de certificação das condições do trabalho marítimo.
- 2 - O sistema de inspeção e a certificação referidos no número anterior são assegurados pela autoridade com competência para a certificação de navios e marítimos nacionais.
- 3 - A inspeção e a certificação, quando não forem efetuadas diretamente pela autoridade referida no número anterior, podem ser realizadas por organizações reconhecidas, previamente autorizadas por aquela autoridade, nos termos dos números seguintes, não deixando a autoridade de manter sempre a plena responsabilidade pela inspeção das condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo dos navios que arvoram a bandeira nacional.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

4 - As organizações reconhecidas a que se refere o número anterior devem:

- a) Ser qualificadas como organizações reconhecidas, nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios;
- b) Possuir competência e independência para o exercício das atividades de inspeção e certificação, nomeadamente:
  - i) Competências técnicas e conhecimentos adequados sobre o funcionamento dos navios, incluindo as condições mínimas necessárias para o trabalho a bordo dos navios, as condições de emprego, o alojamento, as instalações de lazer, a alimentação e o serviço de mesa, a prevenção de acidentes, a proteção da saúde, os cuidados médicos, o bem-estar e a proteção em matéria de segurança social;
  - ii) Conhecimentos adequados sobre a legislação a que se refere o n.º 1;
- c) Ser autorizadas para o efeito pela autoridade com competência para a certificação de navios e marítimos nacionais, mediante acordo escrito.

5 - À autorização a que se refere a alínea c) do número anterior, bem como à organização reconhecida e autorizada, é aplicável o disposto nos artigos 7.º a 10.º, 12.º, 13.º, nos n.ºs 2 a 5 do artigo 14.º e nas alíneas d) a f) do n.º 1 e nos n.ºs 2 a 7 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 13/2012, de 20 de janeiro, com as devidas adaptações.

6 - Constitui contraordenação punível nos termos do proémio do n.º 1 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 13/2012, de 20 de janeiro, a realização de inspeções ou a emissão de certificados por organização não reconhecida, ou não autorizada para o efeito, ou cuja autorização esteja suspensa.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- 7 - A autorização concedida a organizações reconhecidas a que se refere o n.º 3 deve, em matéria de inspeção, abranger pelo menos a competência para exigir a correção de deficiências relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos que as mesmas tenham constado e a efetuar inspeções sobre essas matérias a pedido da autoridade competente do porto em que o navio faça escala.
- 8 - A autoridade com competência para a certificação de navios e marítimos nacionais deve dar conhecimento ao Secretariado Internacional do Trabalho da identificação das organizações reconhecidas e autorizadas, do tipo e do âmbito da respetiva autorização e de quaisquer alterações que ocorram.

### Artigo 31.º

#### Inspeções

- 1 - O pessoal da autoridade com competência para a certificação de navios e marítimos nacionais e das organizações reconhecidas e autorizadas pode, no exercício de funções de inspeção:
- a) Subir a bordo dos navios que arvoram a bandeira portuguesa;
  - b) Proceder a exames, testes ou inquéritos que julgue necessários para verificar que as disposições da legislação que aplica a Convenção são respeitadas;
  - c) Exigir a correção de deficiências;
  - d) No caso de infração grave às disposições da legislação a que se refere a alínea b) ou de risco grave para a segurança ou a saúde dos marítimos a bordo, proceder às diligências necessárias para impedir a saída do navio, até que sejam tomadas as medidas adequadas para corrigir a situação;



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- e) Quando não exista uma infração manifesta às disposições a que se refere a alínea b) que ponha em risco a segurança ou a saúde dos marítimos a bordo, nem antecedentes de infrações similares, prestar informações, conselhos técnicos ou recomendações em vez de promover a aplicação de sanções.
- 2 - As organizações reconhecidas cooperam com as administrações de controlo do Estado do porto sempre que esteja em causa um navio de bandeira portuguesa por elas classificado, em especial de modo a facilitar a retificação das deficiências detetadas no que respeita às condições de vida e de trabalho dos marítimos.
- 3 - Em caso de denúncia que não seja manifestamente infundada, ou havendo prova de que um navio que arvoira a bandeira portuguesa não cumpre as disposições da legislação que aplica a Convenção, ou de que apresenta falhas graves na aplicação das medidas enunciadas na declaração de conformidade do trabalho marítimo, a autoridade competente ou, a pedido desta, a organização reconhecida e autorizada deve averiguar a questão e certificar-se de que são tomadas medidas para solucionar as deficiências constatadas.
- 4 - O pessoal a que se refere o n.º 1 deve preservar a confidencialidade da origem de qualquer queixa, reclamação ou denúncia sobre perigos ou deficiências que possam comprometer as condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo, ou violação da legislação a que se refere a alínea b) do n.º 1.
- 5 - Ao pessoal a que se refere o n.º 1 não podem ser atribuídas tarefas em número ou de natureza tal que sejam suscetíveis de prejudicar a eficácia da inspeção ou a sua autoridade ou imparcialidade relativamente aos armadores, aos marítimos ou a qualquer outro interessado.
- 6 - O pessoal a que se refere o n.º 1 deve:
- a) Ter formação adequada;
  - b) Não ter quaisquer interesses, diretos ou indiretos, nas atividades inspecionadas;





## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- c) Guardar sigilo profissional, mesmo depois de deixar o serviço, não podendo revelar segredos de fabricação ou comércio, processos de exploração ou informações de natureza pessoal de que tenha conhecimento em virtude do desempenho das suas funções.
- 7 - O pessoal a que se refere o n.º 1 deve elaborar relatório da inspeção realizada, remetendo cópia ao comandante, em inglês e em português, quando este seja o idioma de trabalho do navio, bem como aos representantes dos marítimos que a solicitem.
- 8 - A organização reconhecida deve enviar à autoridade com competência para a certificação de navios e marítimos nacionais cópia do relatório de inspeção elaborado pelo seu pessoal.
- 9 - O comandante deve afixar cópia do relatório no idioma ou idiomas em que a receba em local acessível do navio.
- 10 - A autoridade com competência para a certificação de navios e marítimos nacionais deve conservar os registos das inspeções efetuadas e publicitar, no primeiro semestre de cada ano, o relatório da atividade inspetiva do ano anterior.
- 11 - Os inquéritos e inspeções devem ser conduzidos com diligência e de forma a que o navio só seja detido ou retido na medida do estritamente necessário.
- 12 - Constitui contraordenação grave, imputável à organização reconhecida e autorizada, a violação do disposto no n.ºs 2 e 5, na segunda parte do n.º 7 e no n.º 11, e constitui contraordenação leve, imputável ao armador, a violação do disposto no n.º 9.

### Artigo 32.º

#### Registo do resultado das inspeções

- 1 - O armador deve:



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- a) Conservar o registo dos resultados das inspeções e de outras verificações posteriores, das anomalias importantes observadas, das datas em que procedeu à sua correção, bem como a sua tradução em língua inglesa caso efetue viagens entre portos de diferentes países, em anexo à declaração de conformidade do trabalho marítimo;
- b) Permitir a consulta do registo às autoridades competentes, aos marítimos, às associações sindicais que os representam e às associações de empregadores representativas dos armadores.

2 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto no presente artigo.

### Artigo 33.º

#### Certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo

- 1 - Os navios de arqueação bruta igual ou superior a 500 que arvore a bandeira portuguesa e efetuem viagens entre portos de diferentes países, ou que operem a partir de um porto ou entre portos de outro país, devem possuir um certificado de trabalho marítimo e uma declaração de conformidade do trabalho marítimo, ou um certificado provisório de trabalho marítimo, nos termos do presente capítulo.
- 2 - O armador de navio não abrangido pelo disposto no número anterior que arvore a bandeira portuguesa pode solicitar a emissão de certificado de trabalho marítimo e de declaração de conformidade do trabalho marítimo, ou de certificado provisório de trabalho marítimo, nos termos do presente capítulo.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### Artigo 34.º

#### Requisitos e emissão do certificado e da declaração

1 - A emissão do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo, bem como a renovação do primeiro, dependem da verificação, através de inspeção ao navio, do cumprimento das normas reguladoras das seguintes matérias:

- a) Idade mínima;
- b) Certificados médicos;
- c) Qualificações dos marítimos;
- d) Contratos de trabalho a bordo;
- e) Recurso a serviços privados de recrutamento e colocação dos marítimos a bordo;
- f) Duração do trabalho ou horas de descanso;
- g) Lotação do navio;
- h) Alojamento;
- i) Instalações de bem-estar a bordo;
- j) Alimentação e serviço de mesa;
- k) Saúde, segurança e prevenção de acidentes;
- l) Cuidados médicos a bordo;
- m) Procedimento de queixa a bordo;
- n) Pagamento de retribuições.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- 2 - A inspeção para emissão de certificado de trabalho marítimo deve ser feita durante o prazo de validade do certificado provisório de trabalho marítimo e está sujeita ao disposto no número anterior.
- 3 - A declaração de conformidade do trabalho marítimo compreende:
  - a) Uma parte I, que indica os pontos que devem ser inspecionados de acordo com o n.º 1, as normas da legislação nacional que dão cumprimento às disposições obrigatórias da Convenção, relativas aos referidos pontos, e, sendo caso disso, as normas da legislação nacional referentes a certas categorias de navios;
  - b) Uma parte II, que indica as medidas instituídas pelo armador para assegurar o respeito permanente das normas da legislação nacional a que se refere a alínea anterior nos períodos entre inspeções, bem como para promover a melhoria contínua das condições de vida e de trabalho a bordo.
- 4 - A autoridade competente para a certificação de navios e marítimos nacionais ou, sendo caso disso, as organizações reconhecidas e autorizadas para o efeito:
  - a) Efetuam as inspeções aos navios, a que se refere o n.º 1;
  - b) Emitem o certificado de trabalho marítimo e o certificado provisório de trabalho marítimo e renovam o primeiro;
  - c) Emitem a parte I da declaração de conformidade do trabalho marítimo e certificam a parte II, após o seu preenchimento pelo armador.
- 5 - Os modelos de certificado e da declaração a que se referem os números anteriores constam dos anexos I a III à presente lei, da qual fazem parte integrante.
- 6 - A autoridade com competência para a certificação de navios e marítimos nacionais mantém o registo público dos certificados e declarações emitidos e dos navios a que respeitam.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### Artigo 35.º

#### Validade do certificado

- 1 - O certificado de trabalho marítimo é válido por um período de cinco anos, sem prejuízo do disposto no número seguinte.
- 2 - A validade do certificado do trabalho marítimo depende da realização de uma inspeção ao navio, a realizar entre o segundo e o terceiro aniversário da data do certificado, sobre as matérias a que se refere o n.º 1 do artigo anterior, com resultado favorável.
- 3 - O resultado da inspeção a que se refere o número anterior deve ser averbado no certificado.
- 4 - Considera-se data de aniversário do certificado o dia e o mês de cada ano correspondentes à data de validade do certificado de trabalho marítimo.

### Artigo 36.º

#### Renovação, caducidade e revogação

- 1 - A renovação do certificado de trabalho marítimo depende de inspeção com resultado favorável.
- 2 - O período de validade do novo certificado inicia-se na data da inspeção e termina cinco anos após:
  - a) O termo da validade do anterior período, caso a inspeção seja efetuada durante os últimos três meses daquela;
  - b) A inspeção, caso esta seja efetuada antes dos últimos três meses de validade do anterior período.
- 3 - O certificado de trabalho marítimo caduca:
  - a) Se não for feita a inspeção a que se refere o n.º 2 do artigo anterior;



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- b) Se não for averbado o resultado favorável da referida inspeção de acordo com o n.º 3 do artigo anterior;
  - c) Se o navio deixar de ser de bandeira portuguesa;
  - d) Se o armador cessar a exploração do navio;
  - e) Se houver modificações importantes na estrutura ou equipamentos do navio relativos a alojamento, espaços de lazer, alimentação e serviço de mesa, que constituiriam fundamento para a não emissão do certificado.
- 4 - Na situação prevista nas alíneas c), d) ou e) do número anterior a emissão de novo certificado depende de uma inspeção aprofundada com resultado favorável, a realizar nos termos do artigo 38.º.
- 5 - A autoridade competente ou, sendo caso disso, uma organização reconhecida nos termos do n.º 4 do artigo 30.º deve revogar o certificado de trabalho marítimo quando o armador do navio deixe de respeitar de forma grave e reiterada os requisitos de que depende a respetiva emissão e não tome qualquer medida corretiva.
- 6 - Se o navio deixar de arvorar a bandeira portuguesa, a autoridade competente deve, logo que possível, enviar cópias do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo relativos ao navio à autoridade congénere do Estado da nova bandeira, desde que este tenha ratificado a Convenção.

### Artigo 37.º

#### Certificado provisório de trabalho marítimo

- 1 - Pode ser emitido certificado provisório de trabalho marítimo, com um período de validade de seis meses não renovável, nas seguintes situações:
- a) Aquando da entrega de navio novo ao armador;
  - b) Quando o navio mude para a bandeira portuguesa;
  - c) Quando um armador assuma pela primeira vez a exploração de um navio.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- 2 - O certificado provisório de trabalho marítimo é emitido após uma inspeção ao navio que verifique, na medida do possível, as prescrições relativas a condições de trabalho e de vida previstas no n.º 1 do artigo 34.º e tendo em conta:
- a) A prova por parte do armador de que no navio se aplicam os procedimentos adequados para assegurar o cumprimento das normas reguladoras das matérias a que o certificado se refere;
  - b) O conhecimento por parte do comandante das normas reguladoras das matérias a que o certificado se refere e dos seus deveres tendo em conta a respetiva aplicação;
  - c) As informações apresentadas à autoridade competente para a emissão da declaração de conformidade do trabalho marítimo.
- 3 - Durante o período de validade do certificado provisório não é necessária a declaração de conformidade do trabalho marítimo.
- 4 - É aplicável ao certificado provisório o disposto nas alíneas c), d) e e) do n.º 3 e no n.º 4 do artigo anterior.

### CAPÍTULO II

#### Responsabilidades do Estado do porto

#### Artigo 38.º

#### Inspeção de navios de bandeira estrangeira

- 1 - Qualquer navio que arvore bandeira estrangeira e se encontre em porto ou fundeadouro nacional no decurso normal da sua atividade ou por razões inerentes à sua exploração pode ser inspecionado pela DGRM para verificar:
- a) Caso o navio arvore a bandeira de um Estado que tenha ratificado a Convenção, o cumprimento das disposições obrigatórias da mesma, designadamente as relativas a condições de vida e trabalho a bordo;



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- b) Caso o navio arvore a bandeira de um Estado que não tenha ratificado a Convenção, se os respetivos marítimos beneficiam de um tratamento igual ou mais favorável do que o decorrente da aplicação das disposições obrigatórias da mesma Convenção.
- 2 - No caso de navio que arvore bandeira de um Estado que tenha ratificado a Convenção, a inspeção a que se refere o número anterior consiste na verificação da regularidade do certificado de trabalho marítimo e da declaração de conformidade do trabalho marítimo, os quais atestam, salvo prova em contrário, o cumprimento das disposições obrigatórias da mesma Convenção, exceto nos casos em que for exigida uma inspeção aprofundada.
- 3 - Os critérios para inspeção pelo controlo do Estado do porto dos navios que arvoreem bandeira estrangeira, assim como o procedimento de inspeção, detenção e de impugnação, encontram-se estabelecidos no Decreto-Lei n.º 27/2015, de 6 de fevereiro.

### TÍTULO IV

#### Disposições complementares, transitórias e finais

#### Artigo 39.º

##### Cuidados de saúde urgentes

- 1 - O marítimo não beneficiário do Serviço Nacional de Saúde, afeto a navio que se encontre em porto nacional, tem acesso às instituições daquele serviço para efeitos de cuidados de saúde urgentes.
- 2 - Compete ao armador assegurar os pagamentos de cuidados de saúde prestados ao abrigo do número anterior.





## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### Artigo 40.º

#### Instalações de bem-estar

- 1 - Deve ser incentivada a criação de instalações de bem-estar nos portos considerados relevantes, acessíveis a todos os marítimos, sem discriminação, independentemente do Estado de bandeira do navio, precedida de consulta às associações nacionais representativas dos armadores e dos marítimos.
- 2 - As instalações referidas no número anterior devem ser examinadas regularmente de modo a promover a sua adaptação tendo em conta a evolução das necessidades dos marítimos, com a participação de representantes dos marítimos e das entidades públicas e privadas responsáveis pelo seu funcionamento.

### Artigo 41.º

#### Detenção de navio a pedido de outro Estado

A pedido da autoridade competente de outro Estado que tenha ratificado a Convenção, ou que seja membro da União Europeia, a DGRM procede à detenção de um navio enquanto não forem pagas as despesas efetuadas com o repatriamento, efetuado pelo referido Estado, de marítimo afeto a esse navio.

### Artigo 42.º

#### Taxas e reembolso de despesas

- 1 - Estão sujeitos ao pagamento de taxa os seguintes atos:
  - a) Inspeção de navios que arvoem bandeira portuguesa para emissão do certificado de trabalho marítimo, manutenção da sua validade ou renovação do mesmo;
  - b) Emissão e renovação do certificado de trabalho marítimo;
  - c) Emissão do certificado provisório de trabalho marítimo;



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- d) Emissão da parte I e certificação da parte II da declaração de conformidade de trabalho marítimo.
- 2 - As taxas referidas no número anterior são fixadas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do mar.
  - 3 - As despesas relacionadas com a detenção de navio, nas situações previstas na presente lei, são suportadas pelo armador ou o seu representante em território nacional.
  - 4 - O produto das taxas reverte para a entidade que pratica o ato correspondente.
  - 5 - O montante correspondente ao reembolso das despesas a que se refere o n.º 3 reverte para a entidade que as efetuou.

### Artigo 43.º

#### Responsabilidade contraordenacional

- 1 - O regime geral da responsabilidade contraordenacional previsto nos artigos 548.º a 566.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, aplica-se às infrações decorrentes da violação da presente lei, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas, nas Regiões Autónomas, aos respetivos órgãos e serviços regionais.
- 2 - Às contraordenações previstas na presente lei aplica-se o regime processual aplicável às contraordenações laborais e de segurança social, aprovado pela Lei n.º 107/2009, de 14 de setembro, alterada pela Lei n.º 63/2013, de 27 de agosto.
- 3 - Sempre que a DGRM, no desenvolvimento das suas funções de certificação e inspeção, verificar indícios da prática de ilícitos contraordenacionais, remete à Autoridade para as Condições do Trabalho auto de notícia.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### Artigo 44.º

#### Duração do período de férias

- 1 - As normas do regime jurídico anexo ao Decreto-Lei n.º 74/73, de 1 de março, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 104/89, de 6 de abril, e 88/96, de 3 de julho, e pela Lei n.º 114/99, de 3 de agosto, que regulam períodos de férias de duração mais elevada do que a prevista no n.º 2 do artigo 17.º, continuam a aplicar-se aos inscritos marítimos enquanto estiverem ao serviço do armador ao qual estejam vinculados na data da entrada em vigor da presente lei.
- 2 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto no número anterior.

### Artigo 45.º

#### Regiões Autónomas

A presente lei é aplicável às Regiões Autónomas, sem prejuízo das competências legalmente atribuídas aos respetivos órgãos e serviços regionais.

### Artigo 46.º

#### Alteração ao Decreto-Lei n.º 274/95, de 23 de outubro

O artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 274/95, de 23 de outubro, alterado pela Lei n.º 133/99, de 3 de agosto, passa a ter a seguinte redação:

### «Artigo 7.º

#### Prestação de cuidados médicos

- 1 - O navio com pelo menos 100 pessoas a bordo e que efetue normalmente viagens de mais de três dias deve ter um médico a bordo encarregado da assistência médica.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- 2 - Os restantes navios devem possuir pelo menos um marítimo devidamente qualificado responsável pela prestação de cuidados médicos e administração dos medicamentos, ou pela prestação de primeiros socorros.
- 3 - A qualificação do marítimo a que se refere o número anterior deve ser obtida mediante formação que seja conforme às disposições da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, 1978 (STCW), bem como atender à duração e às circunstâncias das viagens e ao número de pessoas a bordo.
- 4 - A qualificação dos navegadores de recreio autorizados, nos termos do artigo 8.º do Regulamento das Embarcações Utilizadas na Atividade Marítimo-Turística, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 149/2014, de 10 de outubro, a integrarem lotações de segurança, em cuidados médicos e administração dos medicamentos e em prestação de primeiros socorros, é regulada por portaria aprovada pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas do mar, da saúde e do turismo.»

### Artigo 47.º

#### Alteração ao Decreto-Lei n.º 260/2009, de 25 de setembro

Os artigos 23.º, 24.º, 28.º e 29.º do Decreto-Lei n.º 260/2009, de 25 de setembro, alterado pela Lei n.º 5/2014, de 12 de fevereiro, passam a ter a seguinte redação:

#### «Artigo 23.º

[...]

1 - [...]:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- d) [...];
  - e) [...];
  - f) Assegurar a gratuidade dos serviços prestados ao candidato a emprego não lhe cobrando, direta ou indiretamente, quaisquer importâncias em numerário ou em espécie, incluindo, no caso dos marítimos, os custos de vistos necessários à prestação de trabalho, os quais devem ficar a cargo do armador;
  - g) [...];
  - h) No caso de recrutamento e colocação de marítimos, verificar que os mesmos são detentores da qualificação e certificação profissionais exigidas e que os contratos de trabalho respeitam a legislação e as convenções coletivas aplicáveis.
- 2 - Sem prejuízo do disposto na alínea f) do número anterior, cabe aos marítimos assumir os custos derivados da obtenção do certificado médico, dos certificados profissionais ou outra documentação necessária ao exercício da atividade a bordo.
- 3 - As agências cujo objeto principal é o recrutamento e colocação de marítimos devem implementar um sistema de gestão de qualidade.
- 4 - Constitui contraordenação muito grave a violação do disposto nas alíneas b) e g) do n.º 1, punível com coima de € 2800 a € 6000 ou € 12 000, consoante se trate de pessoa singular ou pessoa coletiva.
- 5 - [Anterior n.º 3].
- 6 - [Anterior n.º 4].



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

### Artigo 24.º

[...]

1 - [...].

2 - A agência deve ainda comunicar, por via eletrónica, ao serviço competente pelos assuntos consulares e comunidades portuguesas do ministério responsável pela área dos negócios estrangeiros, no caso de colocação no estrangeiro, no prazo mínimo de 15 dias antes da saída do território nacional, com as necessárias adaptações no caso de colocação de marítimos:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...].

3 - [...].

4 - A agência deve acautelar que o cidadão nacional de país terceiro candidato a emprego em território nacional, com exceção do marítimo, é detentor do título de autorização de residência em Portugal, ou outro título que lhe permita o exercício da atividade laboral, nos termos definidos na legislação aplicável.

5 - A agência que proceda ao recrutamento e colocação de marítimos a bordo deve:

a) Constituir um seguro, a regular por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e laboral, que garanta o pagamento de indemnização dos prejuízos patrimoniais causados aos marítimos pelo incumprimento das obrigações da agência ou do armador;



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- b) Possuir um registo atualizado de todos os marítimos recrutados ou colocados por seu intermédio, para efeitos de inspeção por parte da autoridade competente;
  - c) Possuir um sistema de avaliação de queixas relativas às suas atividades, devendo dar conhecimento do respetivo resultado à autoridade competente.
- 6 - Constitui contraordenação grave a violação do disposto, nos n.ºs 1, 2, 4 e 5, punível com coima de € 1 200 a € 2 600 ou € 4 000, consoante se trate de pessoa singular ou pessoa coletiva.

### Artigo 28.º

[...]

1 - [...].

2 - [...].

3 - A agência que proceda ao recrutamento e colocação de marítimos a bordo deve:

- a) Informar os candidatos a emprego antes da celebração dos contratos de trabalho sobre direitos e deveres decorrentes dos mesmos;
- b) Providenciar no sentido de que o marítimo deve dispor de tempo suficiente para analisar o contrato de trabalho e aconselhar-se sobre o seu conteúdo de modo a estar devidamente informado sobre o mesmo antes de o assinar, bem como que o contrato está conforme com a legislação e as convenções coletivas aplicáveis e que é celebrado por escrito, em dois exemplares, ficando um para cada parte.

4 - [Anterior n.º 3].



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Artigo 29.º

[...]

1 - [...].

2 - [...].

3 - Na fiscalização a agências que procedem ao recrutamento e colocação de marítimos a bordo, a autoridade competente é acompanhada, sempre que possível, por um inspetor da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos.»

Artigo 48.º

Alteração à Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro

Os artigos 14.º, 21.º e 77.º da Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, alterada pelas Leis n.º 42/2012, de 28 de agosto, e 3/2014, de 28 de janeiro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 14.º

[...]

1 - [...].

2 - [...].

3 - [...].

4 - [...].

5 - [...].

6 - No caso de o inquérito a que se referem os n.ºs 2 ou 3 respeitar a factos ocorridos em navio abrangido pela Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, o organismo competente pode:





## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

- a) Solicitar a colaboração da autoridade com competências específicas na aplicação da legislação decorrente da Convenção;
- b) Incumbir da sua realização qualquer das entidades referidas na alínea anterior.

7 - O relatório do inquérito a que se refere o número anterior deve estar concluído e, na situação a que se refere a alínea b) do mesmo número, deve ser entregue ao organismo competente logo que possível e, em qualquer caso, nos 30 dias subsequentes à conclusão do inquérito.

### Artigo 21.º

[...]

1 - [...].

2 - [...].

3 - [...].

4 - [...].

5 - Em companhia responsável pela exploração de navios abrangidos pela Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, o número de representantes dos trabalhadores é determinado do seguinte modo:

- a) Em cada navio com cinco ou mais marítimos e menos de 50, um;
- b) Em cada navio com 50 a 200 marítimos, três;
- c) Em cada navio com mais de 200 marítimos, cinco;
- d) Em relação aos demais marítimos, o resultante da aplicação do número anterior.

6 - [Anterior n.º 5].

7 - [Anterior n.º 6].



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

8 - [Anterior n.º 7].

### Artigo 77.º

[...]

1 - [...].

2 - [...].

3 - [...].

4 - O comandante de navio abrangido pela Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, representa o armador na execução das atividades de prevenção, independentemente da modalidade de organização do serviço de segurança e saúde no trabalho.

5 - [Anterior n.º 4].»

### Artigo 49.º

#### Norma revogatória

São revogados:

- a) O Decreto-Lei n.º 74/73, de 1 de março alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 104/89, de 6 de abril, e 88/96, de 3 de julho, e pela Lei n.º 114/99, de 3 de agosto;
- b) O Decreto-Lei n.º 145/2003, de 2 de julho.
- c) O n.º 3 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 260/2009, de 25 de setembro, alterado pela Lei n.º 5/2014, de 12 de fevereiro.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Artigo 50.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia um do segundo mês seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 30 de abril de 2015

O Primeiro-Ministro

O Ministro da Presidência e dos Assuntos Parlamentares



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

ANEXO I

(a que se refere o n.º 5 do artigo 34.º)

Certificado de trabalho marítimo



CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO

MARITIME LABOUR CERTIFICATE

REPÚBLICA  
PORTUGUESA  
THE PORTUGUESE  
REPUBLIC

(O presente certificado deve ser acompanhado de uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo)

(This certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Emitido nos termos dos artigos 33.º e 34.º do Regime Jurídico do Trabalho a Bordo de Navios, aprovado por (...), em conformidade com as disposições do artigo V e do Título 5 da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (adiante designada «a Convenção») sob a autoridade do Governo da República Portuguesa, por

---



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

.....

(designação completa e endereço completo da autoridade competente ou da organização reconhecida)

Issued under the provisions of Articles 34 and 35 of the Legal System of Work on board Ships and Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as “the Convention”) under the authority of the Government of the Portuguese Republic, by

.....

(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Características do navio/Particulars of the ship

Nome do Navio Name of ship	Distintivo do Navio em Número ou Letras Distinctive number or letters	Porto de Registo Port of registry	Data de Registo Date of registry	Arqueação Bruta <sup>1</sup> Gross tonnage <sup>1</sup>	Número IMO IMO number

Tipo de navio

Type of ship

Nome e morada do armador<sup>2</sup>

Name and address of the shipowner<sup>2</sup>



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Certifica-se que:

This is to certify:

- 1 O navio foi inspecionado e verificou-se a sua conformidade com as prescrições da Convenção e com as disposições da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo anexa.

That the ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Convention.

- 2 As condições de trabalho e de vida dos marítimos, tal como especificadas no n.º 1 do artigo 34.º do referido Regime Jurídico e em conformidade com o Anexo A5-I da Convenção, correspondem às disposições da legislação nacional que aplicam a Convenção. Estas disposições nacionais constam da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo, Parte I.

That the seafarers' working and living conditions specified in Article 35, n.º 1 of the mentioned Legal System of Work on board Ships, and in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

---

<sup>1</sup> Para os navios abrangidos pelas disposições transitórias relativas à arqueação adotadas pela OMI, a arqueação bruta é a indicada na rubrica OBSERVAÇÕES do Certificado



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Internacional de Arqueação dos Navios (1969). (Artigo II. 1, c) da Convenção).

For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

<sup>2</sup> “Armador” designa o proprietário do navio ou qualquer gestor, agente ou fretador a casco nu, ou outra entidade ou pessoa a quem o proprietário tenha cedido a exploração do navio e que tenha aceite as obrigações legais que incumbem ao armador ainda que outras entidades ou pessoas as cumpram em seu nome. (Artigo II.1, j) da Convenção).

Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

O presente certificado é válido até ....., sem prejuízo de inspeções realizadas de acordo com o referido Regime Jurídico e em conformidade com as disposições das Normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

This Certificate is valid until ... subject to inspections carried out according to the mentioned Legal System and in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

O presente certificado é apenas válido quando acompanhado da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo emitida em ..... (local e data).

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at ..... on ..... is attached.





PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Data da inspeção com base na qual se emitiu o presente certificado:

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was:

Emitido em ..... a .....

Issued at ..... on .....

Assinatura da pessoa devidamente autorizada a emitir o certificado

Signature of duly authorized official issuing the certificate

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme apropriado)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

AVERBAMENTOS PARA INSPEÇÃO INTERMÉDIA OBRIGATÓRIA E, SE  
APLICÁVEL, INSPEÇÃO SUPLEMENTAR

ENDORSEMENTS FOR MANDATORY INTERMEDIATE INSPECTION AND, IF  
REQUIRED, ANY ADDITIONAL INSPECTION

CERTIFICA-SE QUE o navio foi inspecionado de acordo com o referido Regime Jurídico e em conformidade com as disposições das Normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção e que as condições de trabalho e de vida dos marítimos especificadas no n.º 1 do artigo 34.º, do referido Regime Jurídico, em conformidade com o Anexo A5-I da Convenção, foram consideradas conformes às prescrições da legislação nacional que aplicam a Convenção.

This is to certify that the ship was inspected according with the mentioned Legal System and in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Article n.º35, n.º 1, of the mentioned Legal System, and in accordance with Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

Inspeção intermédia:

Local:

Data:

Intermediate inspection:

Place:

Date:

(a efetuar entre a segunda e a terceira datas de aniversário do certificado)

(to be completed between the second and third anniversary dates)

Assinatura (assinatura da pessoa autorizada)

Signed (Signature of authorized official)

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme apropriado)



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

AVERBAMENTOS ADICIONAIS (SE APLICÁVEL)

ADDITIONAL ENDORSEMENTS (IF REQUIRED)

CERTIFICA-SE QUE o navio foi sujeito a uma inspeção adicional para verificação da sua conformidade com as prescrições nacionais que aplicam a Convenção, de acordo com o disposto no n.º 3 da Norma A3.1, da Convenção (novo registo ou alteração substancial do alojamento) ou por outros motivos.

This is to certify that the ship was subject to an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

Inspeção adicional (se aplicável)

Local:

Data:

Additional inspection (if required)

Place:

Date:

Assinatura (assinatura da pessoa autorizada)

Signed (Signature of authorized official)

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme apropriado)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Inspeção adicional (se aplicável)

Local:

Data:

Additional inspection (if required)

Place:

Date:



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Assinatura (assinatura da pessoa autorizada)

Signed (Signature of authorized official)

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme apropriado)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

Inspeção adicional (se aplicável)

Local:

Data:

Additional inspection (if required)

Place:

Date:

Assinatura (assinatura da pessoa autorizada)

Signed (Signature of authorized official)

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme apropriado)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

ANEXO II

(a que se refere o n.º 5 do artigo 34.º)

Declaração de conformidade do trabalho marítimo - Parte I

(Nota: a presente declaração deve ser anexada ao certificado de trabalho marítimo do navio)

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO – PARTE I

DECLARATION OF MARITIME LABOUR COMPLIANCE – PART I

(A presente Declaração deve acompanhar o Certificado de Trabalho Marítimo do Navio)

(This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Emitida sob a autoridade de ... (designação completa e endereço completo da autoridade competente, ou da organização reconhecida autorizada para o efeito)

Issued under the authority of...

(insert name of competent authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)

O navio com as seguintes características:

NOME DO NAVIO Name of ship	NÚMERO IMO IMO number	ARQUEAÇÃO BRUTA Gross tonnage

é explorado de acordo com as disposições da Norma A5.1.3 da Convenção do Trabalho



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Marítimo, 2006.

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

O abaixo-assinado declara, em nome da autoridade competente supramencionada, que:

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

(a) As disposições da Convenção do Trabalho Marítimo estão totalmente incorporadas nas prescrições nacionais abaixo indicadas;

The provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;

(b) Estas prescrições nacionais estão contidas nas disposições nacionais abaixo referidas; são fornecidas explicações relativas ao conteúdo destas disposições, se necessário;

These national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

(c) Os detalhes de qualquer disposição equivalente no conjunto, aplicável nos termos dos n.ºs 3 e 4 do artigo VI, são fornecidos <sob a rubrica correspondente das prescrições nacionais a seguir enumeradas> <na secção a seguir prevista para o efeito>\*;

The details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below>\*;

(d) Quaisquer isenções concedidas pela autoridade competente ao abrigo do Título 3 estão claramente indicadas na secção a seguir prevista para o efeito;

Any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and

(e) As prescrições relativas a uma categoria específica de navios previstas pela legislação nacional são igualmente mencionadas sob a rubrica correspondente.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

1. Idade mínima (Regra 1.1)  
Minimum age (Regulation 1.1)
2. Certificado médico (Regra 1.2)  
Medical certification (Regulation 1.2)
3. Qualificação dos marítimos (Regra 1.3)  
Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
4. Contratos de trabalho marítimo (Regra 2.1)  
Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
5. Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados ou certificados ou regulamentados (Regra 1.4)  
Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
6. Duração do trabalho ou do descanso (Regra 2.3)  
Hours of work or rest (Regulation 2.3)
7. Lotações (Regra 2.7)  
Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
8. Alojamento (Regra 3.1)  
Accommodation (Regulation 3.1)
9. Instalações de lazer a bordo (Regra 3.1)



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

On-board recreational facilities (Regulation 3.1)

10. Alimentação e serviço de mesa (Regra 3.2)

Food and catering (Regulation 3.2)

11. Saúde e segurança e prevenção dos acidentes (Regra 4.3)

Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)

12. Assistência médica a bordo (Regra 4.1)

On-board medical care (Regulation 4.1)

13. Procedimentos de queixa a bordo (Regra 5.1.5)

On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)

14. Pagamento de retribuições (Regra 2.2)

Payment of wages (Regulation 2.2)

Nome:

Name:

Categoria:

Title:

Assinatura:

Signature:

Local:

Place:

Data:

Date:

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade emissora)





PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

(\*) Rasurar o que não interessa.

Strike out the statement which is not applicable.

DISPOSIÇÕES EQUIVALENTES NO CONJUNTO

SUBSTANTIAL EQUIVALENCIES

(Riscar o parágrafo não aplicável)

(Strike out the statement which is not applicable)

São a seguir indicadas as disposições equivalentes no conjunto, aplicáveis em conformidade com os parágrafos 3 e 4 do Artigo VI, da Convenção, com exceção das acima mencionadas (inserir descrição, se aplicável):

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted (insert description if applicable):

.....  
.....  
.....  
.....

Não é aplicável qualquer disposição equivalente no conjunto.

No equivalency has been granted.

Nome:

Name:

Categoria:

Title:



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

.....

Assinatura:

Signature:

Local:

Place:

Data:

Date:

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite a relação)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

ISENÇÕES

EXEMPTIONS

(Riscar o parágrafo não aplicável)

(Strike out the statement which is not applicable)

São a seguir indicadas as isenções concedidas pela autoridade competente, em conformidade com o Título 3 da Convenção:

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....  
.....  
.....  
.....

Nenhuma isenção foi concedida.

No exemption has been granted.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Nome:

Name:

Categoria:

Title:

Assinatura:

Signature:

Local:

Place:

Data:

Date:

(Selo ou carimbo, conforme apropriado, da autoridade que emite a relação)

(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate)

DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO –  
PARTE II

DECLARATION OF MARITIME LABOUR COMPLIANCE – PART II

Medidas adotadas para assegurar a conformidade contínua entre duas inspeções

Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections

As seguintes medidas foram adotadas pelo armador, cujo nome consta do Certificado de Trabalho Marítimo anexo à presente declaração, para assegurar a conformidade contínua entre as inspeções:

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

(Indique a seguir as medidas adotadas para assegurar a conformidade com cada um dos elementos enunciados na Parte I)

(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)

1. Idade mínima (Regra 1.1) .....   
Minimum age (Regulation 1.1)
2. Certificado médico (Regra 1.2) .....   
Medical certification (Regulation 1.2)
3. Qualificação dos marítimos (Regra 1.3) .....   
Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
4. Contratos de trabalho marítimo (Regra 2.1) .....   
Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
5. Recurso a serviços de recrutamento e colocação privados, licenciados ou certificados ou regulamentados (Regra 1.4)   
Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
6. Duração do trabalho ou do descanso (Regra 2.3) .....   
Hours of work or rest (Regulation 2.3)
7. Lotações (Regra 2.7) .....   
Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
8. Alojamento (Regra 3.1) .....   
Accommodation (Regulation 3.1)
9. Instalações de lazer a bordo (Regra 3.1) .....



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

.....

On-board recreational facilities (Regulation 3.1)

10. Alimentação e serviço de mesa (Regra 3.2) .....

Food and catering (Regulation 3.2)

11. Saúde e segurança e prevenção dos acidentes (Regra 4.3) .....

Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)

12. Assistência médica a bordo (Regra 4.1) .....

On-board medical care (Regulation 4.1)

13. Procedimentos de queixa a bordo (Regra 5.1.5) .....

On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)

14. Pagamento de retribuições (Regra 2.2) .....

Payment of wages (Regulation 2.2)

Eu, abaixo assinado, certifico que as medidas supramencionadas foram adotadas com vista a assegurar, entre as inspeções, a conformidade contínua com as prescrições citadas na Parte I.

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Nome do armador<sup>1</sup>:

Name of shipowner<sup>1</sup>:

Morada da companhia:



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Company address:

Nome da pessoa autorizada a assinar:

Name of the authorized signatory:

Categoria:

Title:

Assinatura da pessoa autorizada:

Signature of the authorized signatory:

Data:

Date:

(Selo branco ou carimbo do armador)<sup>1</sup>

(Stamp or seal of the shipowner<sup>1</sup>)

As medidas supramencionadas foram verificadas por (indicar o nome da autoridade competente ou da organização reconhecida) e, após inspeção do navio, foram consideradas conformes com os objetivos estabelecidos na alínea b) do parágrafo 10 da Norma A5.1.3 relativamente às medidas que visam garantir a conformidade inicial e contínua com as prescrições enunciadas na Parte I da presente Declaração.

The above measures have been reviewed by (insert name of competent authority or duly recognized organization) and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Nome:

Name:

Categoria:



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

Title:

Morada:

Address:

Assinatura:

Signature:

Local:

Place:

Data:

Date:

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

---

<sup>1</sup> “Armador” designa o proprietário do navio ou qualquer gestor, agente ou fretador a casco nu, ou outra entidade ou pessoa a quem o proprietário tenha cedido a exploração do navio e que tenha aceite as obrigações legais que incumbem ao armador ainda que outras entidades ou pessoas as cumpram em seu nome. (Artigo II.1, j) da Convenção).

Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on ship-owners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

ANEXO III

(a que se refere o n.º 5 do artigo 34.º)

Certificado de trabalho marítimo provisório



REPÚBLICA  
PORTUGUESA  
THE PORTUGUESE  
REPUBLIC

CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO  
PROVISÓRIO  
INTERIM MARITIME LABOUR CERTIFICATE

Emitido nos termos dos artigos 34.º, n.º 4, alínea b), e do artigo 37.º do Regime Jurídico do Trabalho a Bordo de Navios, aprovado por (...), em conformidade com as disposições do artigo V e do Título 5 da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (adiante designada “a Convenção”) sob a autoridade do Governo da República Portuguesa, por

---

(designação completa e endereço completo da autoridade competente)

Issued under the provisions of Articles 34, paragraph 4, subparagraph b), and 38 of the Legal System of Work on board Ships and Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as “the Convention”) under the authority of the Government of the Portuguese Republic by





PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

---

(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

Características do navio/Particulars of the ship

Nome do Navio Name of ship	Distintivo do Navio em Número ou Letras Distinctive number or letters	Porto de Registo Port of registry	Data de Registo Date of registry	Arqueação Bruta <sup>1</sup> Gross tonnage <sup>1</sup>	Número IMO IMO number

Tipo de navio

Type of ship

Nome e morada do armador<sup>2</sup>

Name and address of the shipowner<sup>2</sup>

Para os efeitos do n.º 2 do artigo 37.º do referido Regime Jurídico, em conformidade com o n.º 7 da Norma A5.1.3 da Convenção, certifica-se que:



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention, that:

- (a) Este navio foi inspecionado, na medida do razoável e possível, relativamente às matérias indicadas no Anexo A5-I da Convenção, tendo em conta a verificação dos elementos especificados a seguir nas alíneas b), c) e d);

This ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below.

- (b) O armador demonstrou, à autoridade competente ou à organização reconhecida que estão a ser aplicados a bordo do navio os procedimentos adequados para assegurar a conformidade com as disposições da Convenção;

The shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;

- (c) O comandante tem conhecimento das prescrições da Convenção e das obrigações relativas à sua aplicação;

The master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for the implementation; and

- (d) As informações exigidas foram apresentadas à autoridade competente ou à organização reconhecida com vista à emissão de uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo.

Relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

O presente certificado é válido até ....., sem prejuízo de inspeções realizadas de acordo com o referido Regime Jurídico e em conformidade com as disposições das Normas A5.1.3 e A5.1.4 da Convenção.

This Certificate is valid until ... subject to inspections carried out according to the mentioned Legal System and in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

Data da inspeção mencionada nos termos do ponto a) anterior

Completion date of the inspection referred to under (a) above was:

Emitido em ..... a .....

Issued at ..... on .....

Assinatura da pessoa devidamente autorizada a emitir o certificado

Signature of duly authorized official issuing the interim certificate

(Selo branco ou carimbo da autoridade emissora, conforme apropriado)

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

---

---

<sup>1</sup> Para os navios abrangidos pelas disposições transitórias relativas à arqueação adotadas pela OMI, a arqueação bruta é a indicada na rubrica OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Arqueação dos Navios (1969). (Artigo II. 1, c) da Convenção).

For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.



## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

---

<sup>2</sup> “Armador” designa o proprietário do navio ou qualquer gestor, agente ou fretador a casco nu, ou outra entidade ou pessoa a quem o proprietário tenha cedido a exploração do navio e que tenha aceite as obrigações legais que incumbem ao armador ainda que outras entidades ou pessoas as cumpram em seu nome. (Artigo II.1, j) da Convenção).

Shipowner means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.