

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 2.7.2008
COM(2008) 422 final

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO

que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Directiva 1999/63/CE

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objectivos da proposta**

A presente proposta tem como objectivo a aplicação do Acordo relativo à Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006, celebrado em 19 de Maio de 2008 pelas organizações representativas dos parceiros sociais do sector dos transportes marítimos (a Associação de Armadores da Comunidade Europeia, a seguir designada «ECSA» e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes, a seguir designada «ETF»).

A Comissão considera que a incorporação das disposições da Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006, na legislação comunitária tornará mais atractivo, para os marítimos europeus, o trabalho no sector marítimo, contribuindo assim para criar mais e melhores empregos e condições mais equitativas a nível mundial, no interesse de todas as partes envolvidas.

- **Contexto geral**

O sector dos transportes marítimos opera à escala mundial. Como tal, é fundamental estabelecer e aplicar normas mínimas globais no que respeita às condições de trabalho, de saúde e de segurança para os marítimos empregados ou que trabalham a bordo de um navio de mar.

Em 23 de Fevereiro de 2006, a Organização Internacional do Trabalho adoptou a Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006, com o objectivo de criar um instrumento único e coerente que incorporasse todas as normas actualizadas aplicáveis ao trabalho marítimo a nível internacional. Por conseguinte, esta Convenção reúne as convenções e recomendações em matéria de trabalho marítimo adoptadas pela OIT desde 1919 num texto único consolidado, que servirá de base ao primeiro Código do Trabalho Marítimo universal.

A Comissão participou activamente, desde o início, nos trabalhos relacionados com a Convenção sobre o Trabalho Marítimo.

Em de 7 Julho de 2007, o Conselho adoptou uma decisão que autoriza os Estados-Membros a ratificar, no interesse da Comunidade Europeia, a Convenção da OIT de 2006 sobre o Trabalho Marítimo, de preferência até 31 de Dezembro de 2010¹.

No domínio da política social, o Tratado reconhece aos parceiros sociais a nível comunitário um papel fundamental e único. O artigo 138.º prevê que qualquer iniciativa neste domínio deve ser objecto de uma consulta prévia dos parceiros sociais sobre a possível orientação da acção comunitária e, posteriormente, sobre o conteúdo da proposta prevista. Neste contexto, a Comissão consultou os parceiros sociais sobre a

¹ JO L 161 de 22.6.2007.

oportunidade de fazer evoluir o acervo comunitário, adaptando-o, consolidando-o ou completando-o à luz da Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006².

Os parceiros sociais decidiram encetar negociações, nos termos do n.º 1 do artigo 139.º do Tratado, e, em 19 de Maio de 2008 (por ocasião do primeiro Dia Europeu do Mar), assinaram um acordo conjunto relativo à Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006.

Em conformidade com o artigo 139.º do Tratado, os parceiros sociais solicitaram à Comissão que apresentasse uma proposta de directiva do Conselho tendo em vista a aplicação do acordo por eles celebrado e do respectivo anexo A no âmbito da legislação comunitária. A presente proposta responde a esse pedido.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

A proposta altera expressamente a Directiva 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)³. Além disso, acrescenta disposições suplementares respeitantes ao sector marítimo no domínio abrangido pela Directiva 94/33/CE, de 22 de Junho de 1994, relativa à protecção dos jovens no trabalho.

A maior parte das disposições comunitárias em matéria de saúde e segurança dos trabalhadores no trabalho adoptadas ao abrigo do artigo 137.º do Tratado CE aplicam-se integralmente ao domínio abrangido pela presente proposta, sendo de referir, em especial, as disposições da Directiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de Junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho, e das directivas especiais na acepção do n.º 1 do artigo 16.º desta directiva. O mesmo é válido no que se refere às disposições da Directiva 92/29/CEE do Conselho, de 31 de Março de 1992, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde com vista a promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios, e da Directiva 83/477/CEE do Conselho, de 19 de Setembro de 1983, relativa à protecção sanitária dos trabalhadores expostos ao amianto durante o trabalho, com a redacção que lhe foi dada pelas Directivas 91/382/CEE e 2003/18/CE.

Em especial, as disposições da proposta em matéria de assistência médica aos marítimos e de protecção da saúde e segurança e prevenção de acidentes são abrangidas, respectivamente, pelas Directivas 92/29/CEE e 89/391/CEE.

- **Coerência com outras políticas e objectivos da União**

A presente proposta insere-se no âmbito da Estratégia de Lisboa renovada, que tem como objectivo fomentar o crescimento e o emprego, em especial mediante a criação

² COM(2006) 287 final.

³ JO L 167 de 2.7.1999.

de mais e melhores empregos, para uma Europa mais dinâmica e competitiva.

No contexto da política marítima integrada para a UE⁴, a Comissão subscreveu também inteiramente o «diálogo social sobre a transposição para a legislação comunitária das disposições da Convenção da OIT sobre o trabalho marítimo».

Por outro lado, na sua comunicação COM(2007)591 final, a Comissão sublinhou que continuaria «a trabalhar no sentido de reforçar o regime regulador internacional, promovendo designadamente a ratificação e a aplicação de normas internacionais e a celebração de acordos internacionais com países terceiros que incluam cláusulas sociais e de igualdade de tratamento»⁵.

2) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

• Consulta das partes interessadas

O n.º 1 do artigo 139.º do Tratado prevê a possibilidade de os parceiros sociais a nível comunitário iniciarem um diálogo que pode conduzir, se estes o desejarem, a relações contratuais, incluindo acordos. Neste caso, o Tratado não impõe qualquer obrigação de consulta prévia.

• Obtenção e utilização de competências especializadas

Não foi necessário recorrer a peritos externos.

• Avaliação do impacto

Não aplicável.

3) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

• Síntese da acção proposta

Pretende-se com a presente proposta dar aplicação ao Acordo relativo à Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006, celebrado em 19 de Maio de 2008 pela ECSA e a ETF, organizações que representam os parceiros sociais no sector dos transportes marítimos.

A proposta também altera a Directiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de Junho de 1999, estando o âmbito destas alterações estritamente limitado aos domínios regulados

⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões - Uma política marítima integrada para a União Europeia (COM/2007/0575 final).

⁵ Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões - Reavaliar a legislação social na perspectiva da criação de mais e melhores empregos nas profissões marítimas na UE (primeira fase da consulta dos parceiros sociais ao nível comunitário, nos termos do n.º 2 do artigo 138.º do Tratado).

pela Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006.

- **Base jurídica**

O n.º 2 do artigo 139.º do Tratado estabelece que «os acordos celebrados ao nível comunitário serão aplicados [...], nas matérias abrangidas pelo artigo 137.º, a pedido conjunto das partes signatárias, com base em decisão adoptada pelo Conselho, sob proposta da Comissão». O Acordo celebrado pela ECSA e a EFT relativo à Convenção sobre o Trabalho dos Marítimos, 2006, diz respeito às condições de trabalho e contém disposições em matéria de saúde e segurança dos trabalhadores, um domínio regido pelo n.º 1 do artigo 137.º do Tratado. Trata-se de um dos domínios em que o Conselho pode deliberar por maioria qualificada. Consequentemente, o n.º 2 do artigo 139.º constitui a base jurídica adequada para fundamentar a proposta da Comissão.

Na sua Comunicação «Adaptar e promover o diálogo social a nível comunitário»⁶, a Comissão sublinha que «previamente à apresentação ao Conselho de qualquer proposta legislativa relativa à aplicação de um acordo, a Comissão efectua um estudo tomando em consideração a representatividade das partes contratantes, o respectivo mandato e a legalidade de cada cláusula da convenção colectiva à face do direito comunitário e das disposições respeitantes às pequenas e médias empresas».

Esse estudo é apresentado de seguida.

1. Representatividade das partes contratantes e respectivo mandato

A legitimidade dos parceiros sociais para serem consultados e poderem negociar acordos susceptíveis de serem aplicados por decisão ou directiva do Conselho assenta na sua representatividade. Em conformidade com um estudo da Comissão, de 2006, sobre a representatividade dos parceiros sociais do transporte marítimo e de cabotagem, a ETF e a ECSA preenchem os critérios fixados na Comunicação COM(1998)322 final, de 20 de Maio de 1998, pelo que são confirmados como parceiros sociais europeus para este sector.

a) ETF

O estudo indica que esta federação tem pelo menos um membro em cada país considerado. Em muitos países conta mesmo com vários membros. Globalmente, a ETF tem 54 membros directos nos países em exame. 70,7% dos sindicatos examinados estão inscritos directa ou indirectamente (através de entidades de nível mais elevado) na ETF.

Partindo do princípio de que os dados sobre os membros sectoriais dos sindicatos nacionais fornecem informações suficientes sobre o seu peso relativo, pode concluir-se que a ETF engloba os representantes laborais mais representativos do sector. Os casos excepcionais de grandes sindicatos não abrangidos referem-se a Chipre e à Suécia. No entanto, mesmo nestes países estão abrangidos outros sindicatos importantes. Todos os

⁶ Comunicação da Comissão - Adaptar e promover o diálogo social a nível comunitário [COM(1998) 322 final de 20 de Maio de 1998]; ver igualmente a Comunicação relativa à aplicação do Protocolo relativo à política social apresentada pela Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu [COM(93) 600 final de 14.12.1993].

membros sectoriais da ETF sobre os quais estão disponíveis informações pertinentes, à excepção de dois (o LJS na Lituânia e OFICIAISMAR-FSM em Portugal), participam na negociação colectiva.

As outras organizações europeias que não a ETF representam apenas um pequeno número de sindicatos sectoriais e de países.

São elas a UNI Europa, com 6 membros provenientes de 3 países; a federação nórdica dos trabalhadores dos transportes (NTF), com 5 membros provenientes de 3 países; a federação sindical europeia dos serviços públicos (EPSU), com 4 membros de 3 países; a federação europeia dos sindicatos dos sectores da alimentação, agricultura, turismo e ramos conexos (EFFAT) e a federação europeia dos sindicatos das minas, da indústria química e da energia (EMCEF), cada uma com 3 membros de 3 países; A federação europeia dos metalúrgicos (EMF), com 3 membros em 2 países; O *Nordic Shipping Officers' Congress* (NFBK), com 2 membros provenientes de 2 países; a federação europeia dos trabalhadores da construção e madeira (EFBWW) e a federação europeia de reformados e pessoas idosas (FERPA), cada uma com 2 membros e um país, a federação sindical europeia para os têxteis, vestuário e cabedal (ETUF-TCL), a EUROWEA, a NordIng, a EMPA e a *Fédération des Cadres de l'Energie et de la Recherche*, cada uma com um membro.

Esta análise realça a importância do estatuto da ETF enquanto representante dos trabalhadores do sector, tanto mais que muitas das filiações nas outras organizações europeias acima indicadas reflectem a sobreposição dos domínios em que os filiados se inserem, e não uma verdadeira ligação ao sector dos transportes marítimos e de cabotagem.

b) ECSA

A ECSA conta, entre os seus membros, com associações de 21 dos 24 países examinados. A República Checa, a Letónia e a Roménia não estão representadas. Esta falta de filiados em três Estados-Membros pode suscitar dúvidas quanto à garantia da representatividade de acordo com o critério acima mencionado, aplicado pela Comissão, referente à cobertura de um número suficiente de Estados-Membros. Em Chipre, na Dinamarca, na Finlândia, na Grécia, na Irlanda, em Itália e na Suécia co-existem associações filiadas e não filiadas.

A ausência de dados comparáveis sobre os seus membros torna difícil avaliar a importância relativa das associações filiadas e não filiadas nestes países. Se também se tomar em conta o papel das associações na negociação colectiva como indicador da sua importância, torna-se claro que as associações mais importantes de Chipre, da Dinamarca, da Finlândia e da Itália estão filiadas. Na Grécia, na Irlanda e na Suécia, algumas associações patronais de relevo (EEA, *Union of Domestic Ferries*, IBEC e SARF) que participam na negociação colectiva não são membros da ECSA.

Por outro lado, nalguns países (Estónia, Irlanda, Lituânia, Malta, Polónia, Portugal, Suécia, Eslovénia e Reino Unido) as associações filiadas na ECSA não participam na negociação colectiva. À excepção da Irlanda e da Suécia, não existem nestes países outras associações que participem na negociação colectiva. Tal deve-se ao facto de não haver neste grupo de países (exceptuando a Suécia) negociação sectorial multi-empregadores, uma vez que a negociação colectiva é realizada com as próprias

empresas. Na Irlanda (em nome de determinadas empresas) e na Suécia (sob a forma de negociação multi-empregadores), a negociação colectiva é conduzida por uma associação patronal não filiada na ECSA.

Em comparação com a ETF, é maior o número de associações filiadas na ECSA que não participam na negociação colectiva. As relações laborais não são, pois, a principal finalidade destas associações. Alguns membros da ECSA poderão desempenhar um papel ao nível das relações laborais, mas apenas através de procedimentos de consulta e da participação em organismos tripartidos. Na realidade, é possível que se considerem como associações comerciais e não como intervenientes nas relações laborais. Em contrapartida, os membros da ECSA participam na negociação colectiva em 10 países (Áustria, Bélgica, Chipre, Alemanha, Dinamarca, Espanha, Finlândia, França, Itália e Países Baixos).

Uma análise da composição das associações patronais mostra que não há ligações estruturais entre associações patronais sectoriais e outras federações europeias além da ECSA. Estão registadas inscrições apenas em federações de âmbito internacional, como a *International Chamber of Shipping* (ICS), a *International Shipping Federation* (ISF), o *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), a INTERTANKO e a INTERCARGO.

O exposto supra demonstra a importância da ECSA enquanto parceiro social europeu representativo dos empregadores do sector.

c) Mandato de negociação

Tanto a ETF como a ECSA dispõem de um mandato de negociação em matéria de diálogo social europeu. No entanto, a ETF não dispõe de um mandato permanente neste contexto, uma vez que lhe são atribuídos mandatos provisórios para negociar, caso a caso, em nome dos seus membros.

2. Legalidade das cláusulas do acordo

A Comissão examinou atentamente cada uma das cláusulas do acordo, não tendo encontrado quaisquer disposições incompatíveis com o direito comunitário. As obrigações impostas aos Estados-Membros não decorrem directamente do acordo entre os parceiros sociais, mas das modalidades de aplicação do referido acordo nos termos da directiva.

O teor do acordo insere-se no âmbito do artigo 137.º do Tratado.

Sempre que determinadas partes do acordo impliquem alterações a legislação da UE actualmente em vigor, tais alterações são incluídas na proposta.

Na medida em que determinadas partes do acordo digam respeito a matérias já abrangidas por disposições da legislação comunitária em vigor, é estabelecido nas disposições finais do acordo que este não afecta qualquer legislação, costume ou acordo que estabeleça condições mais favoráveis para os marítimos. Além disso, a proposta inclui as necessárias salvaguardas do acervo, em especial uma cláusula de tratamento mais favorável.

A Comissão considera, pois, que estão reunidas todas as condições para apresentar uma

proposta tendo em vista a aplicação deste acordo através de uma decisão do Conselho.

3. Disposições relativas às pequenas e médias empresas

Nos termos do n.º 2 do artigo 137.º do Tratado, a legislação em matéria de política social deve evitar impor disciplinas administrativas, financeiras e jurídicas que sejam contrárias à criação e ao desenvolvimento de pequenas e médias empresas (PME). Neste contexto, o acordo não estabelece qualquer distinção entre os trabalhadores de PME e outros trabalhadores, nem introduz disciplinas administrativas, financeiras e jurídicas adicionais, para além das já previstas na legislação comunitária em vigor. Deste modo, a Comissão conclui que o acordo respeita as disposições relativas às pequenas e médias empresas.

O n.º 2 do artigo 139.º não prevê a consulta do Parlamento Europeu relativamente aos pedidos dirigidos à Comissão pelos parceiros sociais. No entanto, a Comissão transmitiu-lhe igualmente esta proposta para que o Parlamento possa, se assim o entender, comunicar o seu parecer à Comissão e ao Conselho. O mesmo se aplica no que respeita ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões.

• Princípio da subsidiariedade

O princípio da subsidiariedade é aplicável na medida em que a proposta não incide em domínios da competência exclusiva da Comunidade.

Os objectivos da proposta não podem ser satisfatoriamente alcançados pelos Estados-Membros a título individual pelos motivos a seguir expostos.

A necessidade de uma acção comunitária é justificada não só pelo facto de os parceiros sociais, em conformidade com o n.º 1 do artigo 139.º do Tratado, terem acordado quanto à necessidade de uma acção comunitária na matéria e celebrado um acordo a nível comunitário, solicitando que esse acordo seja aplicado com base numa decisão do Conselho, sob proposta da Comissão, por força do n.º 2 do artigo 139.º do Tratado, mas também pela necessidade de estabelecer, no sector marítimo, um conjunto de normas adequadas ao ambiente globalizado em que este se insere.

A proposta de directiva complementa também a legislação dos Estados-Membros ao estabelecer normas mínimas tendo em vista melhorar as condições de trabalho dos marítimos. Factor de clareza e de transparência para as empresas do sector, este quadro favorecerá o estabelecimento de uma concorrência leal no mercado interno e ajudará a erradicar fenómenos como o *dumping* social.

Os objectivos da proposta serão realizados com maior eficácia através da acção comunitária pelas razões que a seguir se expõem.

A proposta introduz alterações à legislação da UE em vigor expressamente com o objectivo de a actualizar em conformidade com o disposto na Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006. Este objectivo não pode ser alcançado através da legislação nacional.

A proposta contribuirá também para que as normas previstas na Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006, a que se refere entrem em vigor simultaneamente e sejam

transpostas de modo uniforme em todos os Estados-Membros.

Por último, a proposta estabelecerá medidas específicas de execução do acordo ao abrigo da legislação da UE.

Por conseguinte, a proposta respeita o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A directiva do Conselho responde à exigência de proporcionalidade na medida em que se limita a fixar os objectivos a alcançar.

Assim, a proposta oferece flexibilidade suficiente no que respeita às medidas de aplicação concretas a adoptar. Além do mais, limita-se estritamente à transposição para a legislação da UE de normas actualizadas contidas na Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumentos propostos: directiva.

Qualquer outro meio seria inadequado, pelas razões a seguir expostas.

A proposta altera legislação da UE actualmente em vigor, o que implica a adopção de um acto legislativo.

Além disso, no n.º 2 do artigo 139.º do Tratado, o termo «decisão» tem uma acepção genérica que permite a escolha do acto legislativo em conformidade com o artigo 249.º do Tratado. Compete à Comissão propor ao Conselho o mais apropriado dos três instrumentos vinculativos mencionados no referido artigo (regulamento, directiva ou decisão). No caso vertente, atendendo à natureza e ao conteúdo do acordo dos parceiros sociais, torna-se claro que a melhor opção consiste na aplicação indirecta por meio de disposições a transpor para o direito interno dos Estados-Membros pelos próprios Estados-Membros e/ou pelos parceiros sociais. Por conseguinte, o instrumento mais apropriado é uma directiva do Conselho. Por outro lado, em conformidade com os compromissos assumidos, a Comissão considera que o acordo não deve fazer parte da directiva, mas, antes, a ela ser anexado.

4) INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta não tem incidência no orçamento comunitário.

5) INFORMAÇÃO COMPLEMENTAR

- **Quadro de correspondência**

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições nacionais de transposição da directiva, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

- **Espaço Económico Europeu**

O acto proposto incide em matérias respeitantes ao EEE, devendo, portanto, ser-lhe extensível.

- **Explicação pormenorizada da proposta**

A estrutura da proposta é a seguinte:

Artigo 1.º

Este artigo limita-se a tornar vinculativo o acordo entre os parceiros sociais, o que constitui o objectivo de uma decisão do Conselho adoptada em conformidade com o n.º 2 do artigo 139.º do Tratado.

Artigo 2.º

Este artigo altera a Directiva 1999/63/CE do Conselho em conformidade com o acordo dos parceiros sociais.

Artigo 3.º

O artigo 3.º estabelece que a directiva prevê apenas exigências mínimas, deixando aos Estados-Membros a possibilidade de adoptarem medidas mais favoráveis aos trabalhadores no domínio em causa. Tem por objectivo garantir explicitamente os níveis de protecção dos trabalhadores já alcançados e assegurar que só sejam aplicáveis as normas de protecção laboral mais favoráveis. No mesmo contexto, o n.º 4 do artigo 3.º da proposta visa garantir que o princípio geral da responsabilidade do empregador, estabelecido no artigo 5.º da Directiva 89/391/CEE, não seja afectado pela Norma A4.2, n.º 5, alínea b), do acordo, que permite eximir o armador de responsabilidade em certas circunstâncias.

Artigos 4.º a 7.º

Os artigos 4.º a 7.º contêm as disposições habituais relativas à transposição para o direito interno dos Estados-Membros, incluindo a obrigação de prever sanções com carácter efectivo, proporcionado e dissuasivo. O artigo 6.º refere-se à data de entrada em vigor da directiva. A data de entrada em vigor do acordo dos parceiros sociais não deve ser anterior à da Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006. A fim de respeitar a vontade dos parceiros sociais, as datas de entrada em vigor da directiva a que a presente proposta se refere e da Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006, devem ser simultâneas. Visto que esta data não foi ainda determinada, é deixado na proposta um espaço em branco para esse efeito, com uma breve explicação.

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO

que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Directiva 1999/63/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 139.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o n.º 2 do artigo 139.º do Tratado, os parceiros sociais podem pedir conjuntamente que os acordos celebrados a nível comunitário sejam aplicados com base em decisão adoptada pelo Conselho, sob proposta da Comissão.
- (2) Em 23 de Fevereiro de 2006, a Organização Internacional do Trabalho adoptou a Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006, com o objectivo de criar um instrumento único e coerente que incorporasse, tanto quanto possível, todas as normas actualizadas das convenções e recomendações internacionais existentes sobre trabalho marítimo, bem como os princípios fundamentais de outras convenções internacionais sobre trabalho.
- (3) Em conformidade com o n.º 2 do artigo 138.º, a Comissão consultou os parceiros sociais sobre a oportunidade de fazer evoluir o acervo comunitário, adaptando-o, consolidando-o ou completando-o à luz da Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006⁷.
- (4) Em 29 de Setembro de 2006, a Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) informaram a Comissão da sua vontade de encetar negociações em conformidade com o n.º 4 do artigo 138.º do Tratado.
- (5) Em 19 de Maio de 2008, as referidas organizações, desejosas de contribuir para a criação de condições equitativas a nível global no sector marítimo, celebraram um

⁷ COM(2006) 287 final.

Acordo relativo à Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006; este acordo e o seu anexo incluem um pedido conjunto à Comissão no sentido de serem aplicados através de uma decisão do Conselho sob proposta da Comissão, nos termos do nº 2 do artigo 139º do Tratado.

- (6) O acordo aplica-se aos marítimos a bordo de navios registados num Estado-Membro e/ou que arvoem pavilhão de um Estado-Membro.
- (7) O acordo altera o acordo europeu relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos, celebrado em Bruxelas em 30 de Setembro de 1998 pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST).
- (8) A Directiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de Junho de 1999, à qual está anexado o acordo europeu relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos⁸, deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade.
- (9) Para efeitos do artigo 249.º do Tratado, o acto apropriado para a aplicação do acordo é uma directiva.
- (10) O acordo entrará em vigor em simultâneo com a Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006, e os parceiros sociais pretendem que a data de entrada em vigor das medidas nacionais de execução da presente directiva não seja anterior à data de entrada em vigor da Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006.
- (11) Relativamente aos termos utilizados no acordo que nele não estejam especificamente definidos, a presente directiva dá aos Estados-Membros a possibilidade de os definir em conformidade com a legislação e as práticas nacionais, como é o caso das outras directivas em matéria de política social que utilizam termos idênticos, na condição de as referidas definições respeitarem o conteúdo do acordo.
- (12) Como os objectivos da acção prevista não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da acção, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas segundo o princípio de subsidiariedade previsto no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio de proporcionalidade, mencionado no referido artigo, a presente directiva não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos.
- (13) A Comissão elaborou a sua proposta de directiva, em conformidade com a sua Comunicação de 20 de Maio de 1998 intitulada "Adaptar e promover o diálogo social ao nível comunitário", tendo em conta o carácter representativo das partes signatárias e a legalidade de cada cláusula do acordo.
- (14) Em conformidade com o ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», os Estados-Membros serão encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a correspondência entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.

⁸ JO L 167 de 2.7.1999.

- (15) Os Estados-Membros podem confiar aos parceiros sociais, a pedido conjunto destes, a execução da presente directiva, na condição de tomarem todas as medidas necessárias para, em qualquer altura, garantir os resultados impostos pela presente directiva.
- (16) As disposições da presente directiva são aplicáveis sem prejuízo de quaisquer disposições em vigor na Comunidade, em especial as previstas na legislação comunitária, que sejam mais específicas e/ou que assegurem um nível mais elevado de protecção dos marítimos.
- (17) Importa garantir a conformidade com o princípio geral de responsabilidade do empregador tal como estabelecido no artigo 5.º da Directiva-quadro 89/391/CEE⁹, em especial nos n.ºs 1 e 3.
- (18) A aplicação da presente directiva não poderá justificar uma redução do nível geral de protecção dos trabalhadores nos domínios abrangidos pelo acordo a esta anexado.
- (19) A presente directiva e o acordo estabelecem normas mínimas; os Estados-Membros e/ou os parceiros sociais devem poder manter ou introduzir disposições mais favoráveis.
- (20) Em conformidade com a sua comunicação de 14 de Dezembro de 1993 relativa à aplicação do protocolo relativo à política social, a Comissão informou o Parlamento Europeu e o Comité Económico e Social, enviando-lhes o texto da sua proposta de directiva que contém o acordo.
- (21) O presente instrumento respeita os direitos fundamentais e os princípios consagrados na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, em especial no seu artigo 31.º, que prevê o direito de todos os trabalhadores a condições de trabalho saudáveis, seguras e dignas, a uma limitação da duração máxima do trabalho e a períodos de descanso diário e semanal, bem como a um período anual de férias pagas.
- (22) A aplicação do acordo contribui para a realização dos objectivos visados no artigo 136.º do Tratado,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A presente directiva aplica o Acordo relativo à Convenção sobre o Trabalho Marítimo, celebrado em 19 de Maio de 2008 pelas organizações representativas dos parceiros sociais do sector dos transportes marítimos (ECSA e EFT), tal como consta em anexo.

Artigo 2.º

O anexo da Directiva 1999/63/CE do Conselho é alterado do seguinte modo:

1. À cláusula 1 é aditado o seguinte n.º 3:

⁹ JO L 183 de 29.6.1989.

«3. Em caso de dúvida sobre se alguma categoria de pessoas pode ou não ser considerada como marítimo para efeitos do presente acordo, a questão será dirimida pela autoridade competente em cada Estado-Membro, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessadas na matéria. Neste contexto, há que ter em devida consideração a resolução relativa às informações sobre grupos de profissões, adoptada na 94.º Sessão da Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho.»

2. Na cláusula 2, as alíneas c) e d) passam a ter a seguinte redacção:

«c) “marítimo” designa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha a bordo de um navio ao qual o presente acordo se aplica;»

«d) “armador” designa o proprietário do navio ou outra organização ou pessoa, como o gerente, agente ou afretador a casco nu, que houver assumido a responsabilidade pela operação do navio em lugar do proprietário e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e responsabilidades que incumbem a armadores em virtude da presente Convenção, independentemente do facto de outra organização ou pessoa cumprir certos deveres ou responsabilidades em nome do armador.»

3. A cláusula 6 passa a ter a seguinte redacção:

«1. O trabalho nocturno de marítimos menores de 18 anos será proibido. Para efeitos da presente cláusula, o termo "noite" será definido em conformidade com a lei e a prática nacionais. Abrangerá um período de pelo menos nove horas, que começará o mais tardar à meia-noite e não poderá terminar antes das 5 horas.

2. Excepções à estrita observância dessa restrição referente a trabalho nocturno poderão ser feitas pela autoridade competente, quando:

- a) for prejudicada a formação efectiva dos marítimos em questão, em conformidade com os programas e horários estabelecidos; ou*
- b) a natureza específica da tarefa ou um programa de formação reconhecido exigir que os marítimos a que se refere a excepção desempenhem tarefas à noite e a autoridade determinar, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos pertinentes, que o trabalho não será prejudicial à sua saúde ou bem-estar.*

3. O emprego, a contratação ou o trabalho de um marítimo menor de 18 anos será proibido se for susceptível de colocar em perigo a sua saúde ou segurança. Os tipos de trabalho dessa natureza serão determinados por legislação ou regulamentos nacionais ou pela autoridade competente, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessadas, em conformidade com as normas internacionais relevantes.»

4. A cláusula 13 passa a ter a seguinte redacção:

«1. Não trabalharão a bordo de um navio os marítimos que não estiverem na posse de um atestado médico que os declare aptos para desempenhar as respectivas tarefas.

2. *Só serão permitidas excepções nos termos do presente acordo.*

3. *A autoridade competente exigirá que, antes de começar a trabalhar a bordo de um navio, os marítimos estejam na posse de um atestado médico válido que os declare aptos, do ponto de vista médico, para desempenhar as tarefas que lhes incumbirem a bordo.*

4. *A fim de assegurar a conformidade do atestado médico com o verdadeiro estado de saúde dos marítimos, e tendo em vista as tarefas a serem desempenhadas, a autoridade competente, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos pertinentes e devida consideração das orientações internacionais relevantes, determinará a natureza do exame médico e respectivo atestado.*

5. *O presente acordo não prejudica a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, 1978, alterada (STCW). A autoridade competente aceitará, para efeitos dos n.ºs 1 e 2 da presente cláusula, um atestado médico emitido em conformidade com os requisitos da STCW. No caso de marítimos não abrangidos pela STCW, será igualmente aceite um atestado médico que cumpra a substância de tais requisitos.*

6. *Os atestados médicos deverão ser emitidos por um profissional médico devidamente qualificado ou, no caso de um atestado simplesmente relativo ao exame óptico, por uma pessoa reconhecida pela autoridade competente como qualificada para emitir tal atestado. Ao realizarem exames médicos, os profissionais devem gozar de completa independência profissional no exercício do seu juízo médico.*

7. *Os marítimos a quem for negado um atestado ou que forem sujeitos a alguma limitação da sua capacidade de trabalhar, especialmente no que respeita ao horário, à área de trabalho ou à esfera de actividade, terão oportunidade de se submeterem a novo exame por outro profissional médico independente ou por um árbitro médico independente.*

8. *O atestado médico deverá indicar que:*

- a) *a audição e a vista do interessado, bem como a sua visão cromática no caso de afectação a funções em que a aptidão para o trabalho a ser realizado possa ser afectada por daltonismo, são satisfatórias; e*
- b) *o marítimo não padece de nenhuma condição médica susceptível de se agravar com o serviço a bordo ou de o tornar inapto para tal serviço, ou ainda de colocar em perigo a saúde de outras pessoas a bordo.*

9. *A menos que seja exigido um período mais curto em razão das tarefas específicas a serem desempenhadas pelo interessado ou por exigência ao abrigo da STCW:*

- a) *um atestado médico será válido pelo prazo máximo de dois anos, salvo se o interessado for menor de 18 anos, em cujo caso o período máximo de validade será de um ano;*
- b) *um atestado de visão cromática será válido pelo prazo máximo de seis anos.*

10. Em casos urgentes, a autoridade competente poderá autorizar o marítimo a trabalhar sem um atestado médico válido até ao próximo porto de escala, onde poderá obter um atestado médico de um profissional médico qualificado, desde que:

- a) o período de tal autorização não ultrapasse três meses; e
- b) o interessado possua um atestado médico vencido em data recente.

11. Se o prazo de validade do atestado vencer durante a viagem, o atestado continuará válido até a próxima escala, onde o interessado poderá obter um atestado de um profissional médico qualificado, desde que esse período de prolongamento da validade não ultrapasse três meses.

12. Os atestados médicos para os marítimos que trabalhem a bordo de navios normalmente afectos a viagens internacionais devem ser redigidos, pelo menos, em inglês.

13. A natureza dos controlos médicos a que os marítimos devem submeter-se, bem como as informações que devem constar dos atestados médicos, serão estabelecidas após consulta das organizações interessadas de armadores e marítimos.

14. Todos os marítimos devem submeter-se a controlos médicos periódicos. Os marítimos que efectuem quartos e sofram de problemas de saúde devidos, segundo atestado médico, ao trabalho nocturno devem, se possível, ser transferidos para um posto de dia adequado.

15. Os controlos médicos referidos nos n.^{os} 13 e 14 devem ser gratuitos e respeitar o segredo médico. Podem ser realizados no âmbito dos sistemas nacionais de saúde.»

5. A cláusula 16 passa a ter a seguinte redacção:

«Todos os marítimos têm direito a férias anuais remuneradas, calculadas com base num mínimo de 2,5 dias de calendário por mês de trabalho e pro rata em caso de meses incompletos.

O período mínimo de férias anuais remuneradas não pode ser substituído por retribuição financeira, excepto nos casos de cessação da relação laboral.»

Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros podem manter ou adoptar disposições mais favoráveis do que as previstas na presente directiva.

2. A aplicação do disposto na presente directiva não constitui, em caso algum, motivo suficiente para justificar uma redução do nível geral de protecção dos trabalhadores nos domínios por ela abrangidos. As medidas adoptadas para aplicação da presente directiva não afectam o direito de os Estados-Membros e/ou os parceiros sociais estabelecerem, tendo em conta a evolução da situação, disposições de natureza legislativa, regulamentar ou contratual diferentes das vigentes no momento da aprovação da presente directiva, desde que sejam respeitadas as prescrições mínimas nela previstas.

3. A presente directiva será aplicada e/ou interpretada sem prejuízo de qualquer disposição, costume ou prática comunitária ou nacional que estabeleça condições mais favoráveis para os marítimos em questão.

4. O disposto na Norma A4.2, n.º 5, alínea b), não afecta o princípio da responsabilidade do empregador tal como estabelecido no artigo 5.º da Directiva 89/391/CEE.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros determinam as sanções aplicáveis a infracções às disposições nacionais adoptadas em execução da presente directiva. As sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam a Comissão dessas disposições até à data mencionada no n.º 1 do artigo 5.º, bem como de qualquer posterior modificação das mesmas com a maior brevidade possível.

Artigo 5.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar 12 meses após a data de entrada em vigor da presente directiva, ou assegurar, até essa data, que os parceiros sociais apliquem as disposições necessárias por via de acordo.

2. Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são aprovadas pelos Estados-Membros. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.

3. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem no domínio abrangido pela presente directiva.

Artigo 6.º

A presente directiva entra em vigor em [*] [«*» representa a data de entrada em vigor da Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006].

Artigo 7.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em [...]

*Pelo Conselho
O Presidente
[...]*

ANEXO: Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006

PREÂMBULO

As partes signatárias

Considerando que a Convenção da OIT sobre o Trabalho Marítimo, de 2006, (de seguida designada por «a Convenção») exige que cada Membro se certifique de que as disposições do respectivo quadro legislativo e regulamentar respeitam, no contexto da Convenção, os direitos fundamentais à liberdade de associação e o reconhecimento efectivo do direito de negociação colectiva, a supressão de todas as formas de trabalho forçado ou obrigatório, a efectiva abolição do trabalho infantil e a eliminação de discriminação em matéria de emprego e profissão;

Considerando que a Convenção estabelece que todos os marítimos têm o direito a locais de trabalho seguros e protegidos no qual se cumpram as normas de segurança, a condições justas de emprego, a condições dignas de trabalho e vida, bem como à protecção da saúde, assistência médica, medidas de bem-estar e outras formas de protecção social;

Considerando que a Convenção exige que os Membros assegurem, nos limites da sua jurisdição, que os direitos sociais e de emprego dos marítimos, tal como enumerados no parágrafo anterior do presente Preâmbulo, sejam plenamente implementados conforme requer a Convenção. Salvo disposição em contrário na Convenção, essa implementação poderá ser assegurada por meio de leis ou regulamentos nacionais, acordos e convenções colectivas, pela prática ou outras medidas aplicáveis;

Considerando que as partes signatárias gostariam de chamar uma atenção especial para a «Nota explanatória sobre as regras e o código da Convenção sobre o Trabalho Marítimo», que define o formato e a estrutura da Convenção;

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia (a seguir denominado «o Tratado») e, nomeadamente, os seus artigos 137.º, 138.º e 139.º;

Considerando que o n.º 2 do artigo 139.º do Tratado prevê que os acordos celebrados a nível comunitário podem ser aplicados a pedido conjunto das partes signatárias, com base numa decisão adoptada pelo Conselho, sob proposta da Comissão;

Considerando que as partes signatárias apresentaram um pedido desta natureza;

Considerando que o instrumento apropriado para aplicação do presente Acordo é uma directiva na acepção do artigo 249.º do Tratado; que a directiva vincula os Estados-Membros quanto ao resultado a alcançar, deixando na esfera da sua competência a escolha da forma e dos meios; o artigo VI da Convenção autoriza os membros da OIT a aplicar medidas que sejam substancialmente equivalentes às regras da Convenção e visem favorecer a plena consecução do seu objectivo e propósito geral e dar efeito às disposições já referidas; a aplicação do acordo por meio de uma directiva e o princípio da «equivalência substancial» na Convenção visam, por conseguinte, dotar os Estados-Membros da capacidade de aplicar os direitos e princípios de forma consentânea com as disposições dos n.ºs 3 e 4 do artigo VI da Convenção,

Acordaram no seguinte:

DEFINIÇÕES E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

1. Para efeitos do presente acordo, e salvo disposição específica em contrário, a expressão:

- a) *autoridade competente* designa o ministro, a repartição governamental ou outra autoridade habilitada por um Estado-Membro a emitir e controlar a aplicação de regulamentos, ordens ou outras instruções de atendimento obrigatório no domínio da disposição em questão;
- b) *arqueação bruta* designa a capacidade do volume de carga a ser transportado pelo navio, calculada de acordo com as regras de medição da arqueação constantes do Anexo I da Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, de 1969, ou qualquer convenção subsequente; no caso de navios cobertos pelo esquema provisório de medição da arqueação adoptado pela Organização Marítima Internacional, arqueação bruta é a que consta na coluna de OBSERVAÇÕES do Certificado Internacional de Tonelagem (1969);
- c) *marítimo* designa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha a bordo de um navio ao qual o presente acordo se aplica;
- d) *contrato de trabalho dos marítimos* inclui tanto o contrato de trabalho como artigos do acordo colectivo de trabalho;
- e) *navio* designa qualquer navio, com excepção dos que navegam exclusivamente em águas interiores ou em águas situadas no interior ou na proximidade de águas abrigadas ou em zonas nas quais se apliquem regulamentos portuários;
- f) *armador* designa o proprietário do navio ou outra organização ou pessoa, como o gerente, agente ou afretador a casco nu, que houver assumido a responsabilidade pela operação do navio em lugar do proprietário e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e responsabilidades que incumbem a armadores em virtude da presente Convenção, independentemente do facto de outra organização ou pessoa cumprir certos deveres ou responsabilidades em nome do armador.

2. Salvo expressa disposição em contrário, o presente acordo aplica-se a todos os marítimos.

3. Em caso de dúvida sobre se alguma categoria de pessoas pode ou não ser considerada como marítimo para efeitos do presente acordo, a questão será dirimida pela autoridade competente em cada Estado-Membro, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessadas na matéria. Neste contexto, há que ter em devida consideração a resolução relativa às informações sobre grupos de profissões, adoptada na 94.º Sessão da Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho.

4. Salvo expressa disposição em contrário, este acordo aplica-se a todos os navios de propriedade pública ou privada, normalmente ocupados em actividades comerciais, excepto navios dedicados à pesca ou a actividade semelhante e navios de construção tradicional, como *dhows* e juncos. O presente acordo não se aplica a navios de guerra nem a unidades navais auxiliares.

5. Em caso de dúvida sobre se este acordo se aplica a algum navio ou a uma determinada categoria de navios, a questão será dirimida pela autoridade competente em cada Estado-Membro, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessadas na matéria.

REGRAS E NORMAS

TÍTULO 1. REQUISITOS MÍNIMOS PARA TRABALHAR A BORDO DE NAVIOS

Regra 1.1 – Idade mínima

1. Nenhuma pessoa com idade inferior à idade mínima será empregada ou contratada para trabalhar a bordo de navios.
2. Uma idade mínima superior será exigida para trabalhar nas circunstâncias especificadas no presente acordo.

Norma A1. 1 - Idade mínima

A idade mínima é regulamentada pela Directiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de Junho de 1999, respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos (a alterar nos termos do anexo A do presente acordo).

Regra 1.2 – Atestado médico

Os atestados médicos são regulamentados pela Directiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de Junho de 1999, respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos (a alterar nos termos do anexo A do presente acordo).

Regra 1.3 – Formação e qualificações

1. Os marítimos só poderão trabalhar a bordo de navios se tiverem recebido formação ou certificação que os ateste como competentes ou qualificados para desempenhar as suas tarefas.
2. Só será permitido aos marítimos trabalhar a bordo de navios se tiverem concluído com êxito uma formação sobre segurança pessoal a bordo.
3. As formações e certificações conformes com os instrumentos obrigatórios adoptados pela Organização Marítima Internacional serão consideradas em conformidade com os requisitos constantes dos n.ºs 1 e 2 da presente regra.

TÍTULO 2. CONDIÇÕES DE EMPREGO

Regra 2.1 – Contratos de trabalho dos marítimos

1. Os termos e condições de emprego dos marítimos serão estipulados ou expressos em contrato escrito claramente, legalmente aplicável e coerente com as normas estabelecidas no presente acordo.

2. O contrato de trabalho será aceite pelos marítimos em condições que lhes assegurem a possibilidade de examinar os seus termos e condições e procurar orientação sobre eles, bem como de os aceitar livremente antes de o assinar.

3. Desde que tal se coadune com a legislação e a prática nacionais dos Estados-Membros, entender-se-á que os contratos de trabalho dos marítimos incorporam os acordos e convenções de negociação colectiva aplicáveis.

Norma A2.1 – Contratos de trabalho dos marítimos

1. Cada Estado-Membro adoptará leis ou regulamentos que assegurem que os navios que ostentem o seu pavilhão preencham os seguintes requisitos:

- a) os marítimos que trabalhem em navios que ostentem o seu pavilhão têm um contrato de trabalho assinado por si e pelo armador ou seu representante (ou, caso não se trate de empregado, prova de acerto contratual ou de natureza semelhante), que lhes garanta condições dignas de trabalho e de vida a bordo do navio, como determina o presente acordo;
- b) os marítimos que assinarem um contrato de trabalho terão a possibilidade de o examinar e obter orientação sobre ele antes de o assinar, além de outros elementos necessários para garantir que o fizeram de livre vontade e compreenderam suficientemente os seus direitos e deveres;
- c) o armador e o marítimo em questão terão ambos um original assinado do contrato de trabalho;
- d) deverão ser tomadas medidas para assegurar que os marítimos, inclusive o capitão do navio, tenham fácil acesso, a bordo, a informações claras sobre as condições do seu emprego e que essas informações e uma cópia do contrato de trabalho estejam acessíveis para serem examinadas por funcionários de uma autoridade competente, inclusive nos portos de escala; e
- e) os marítimos deverão receber um documento do qual conste um registo do seu emprego a bordo do navio.

2. Se um acordo ou convenção de negociação colectiva fizer parte do contrato de trabalho dos marítimos, deverá existir a bordo uma cópia do referido acordo. Se o contrato de trabalho e o acordo de negociação colectiva pertinente não forem redigidos em inglês, os seguintes documentos deverão também estar disponíveis em inglês (salvo no caso de navios implicados somente em viagens domésticas):

- a) uma cópia do modelo de contrato; e
- b) trechos do acordo de negociação colectiva que forem sujeitos a inspecção do Estado controlador do porto.

3. O documento a que se refere a alínea e) do n.º 1 da presente norma não deverá conter qualquer observação a respeito da qualidade do trabalho do marítimo a bordo nem do seu salário. O formato do documento, os dados a serem registados e a forma de seu registo serão determinados pela legislação nacional.

4. Os Estados-Membros adoptarão leis e regulamentos que especifiquem os dados a serem incluídos nos contratos de trabalho dos marítimos ao abrigo da respectiva legislação nacional. Em todos os contratos de trabalho dos marítimos deverão constar os seguintes dados:

- a) nome completo do interessado, data de nascimento ou idade e local de nascimento;
- b) nome e endereço do armador;
- c) local e data da assinatura do contrato de trabalho dos marítimos;
- d) posição para a qual o interessado foi contratado;
- e) montante do salário do interessado ou, se for o caso, fórmula usada para o seu cálculo;
- f) férias anuais remuneradas ou, se for o caso, fórmula usada para o seu cálculo;
- g) termo do contrato e condições de termo, inclusive:
 - i) se o contrato tiver sido celebrado por um período indeterminado, as condições em que qualquer das partes poderá terminá-lo, bem como o prazo de aviso prévio que não poderá ser menor para o armador do que para o marítimo;
 - ii) se o contrato tiver sido celebrado por um período fixo, a data estabelecida para o seu termo; e
 - iii) se o contrato tiver sido celebrado para uma viagem, o porto de destino e o período de tempo após a chegada até a baixa do serviço;
- h) prestações de saúde e de segurança social a serem asseguradas pelo armador aos marítimos;
- i) direito dos marítimos à repatriação;
- j) referência a um acordo de negociação colectiva, se aplicável; e
- k) outros dados que a lei nacional exigir.

5. Os Estados-Membros adoptarão legislação ou regulamentos que estabeleçam os períodos mínimos de aviso prévio a ser dado pelos marítimos e pelos armadores no caso de termo antecipado do contrato de trabalho. A duração desses períodos mínimos será determinada após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessadas, mas não poderá ser inferior a sete dias.

6. Poderá ser admitido um período mais curto de aviso prévio em circunstâncias reconhecidas por legislação ou regulamentos nacionais ou pelos acordos de negociação colectiva pertinentes como justificação para o termo do contrato de trabalho com aviso prévio de menor duração ou sem aviso prévio. Ao determinar tais circunstâncias, os Estados-Membros assegurarão que será levada em consideração a necessidade que têm os marítimos de terminar, sem penalidade, o contrato de trabalho mediante aviso prévio de menor duração ou sem aviso prévio por razões de solidariedade ou outros motivos prementes.

Regra 2.3 - Horas de trabalho e horas de descanso

As horas de trabalho e de descanso dos marítimos são regulamentadas pela Directiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de Junho de 1999 (a alterar), respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos (a alterar nos termos do anexo A do presente acordo).

Regra 2.4 - Direito a férias

1. Os Estados-Membros exigirão que os marítimos empregados em navios que ostentem o seu pavilhão usufruam do direito a férias anuais remuneradas, em circunstâncias adequadas, nos termos do presente acordo e da Directiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de Junho de 1999 (a alterar), respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos (a alterar nos termos do anexo A do presente acordo).

2. Os marítimos serão autorizados a ir a terra em benefício de sua saúde e bem-estar e segundo as exigências operacionais das suas funções.

Regra 2.5 - Repatriação

1. Os marítimos têm direito à repatriação sem encargos financeiros para si mesmos.

2. Os Estados-Membros exigirão que os navios que ostentem o seu pavilhão providenciem garantias financeiras para assegurar a devida repatriação dos marítimos.

Norma A2.5 - Repatriação

1. Os Estados-Membros assegurarão que os marítimos a bordo de navios que ostentem o seu pavilhão tenham direito à repatriação nas seguintes circunstâncias:

- a) o contrato de trabalho expira enquanto o marítimo se encontra no estrangeiro;
- b) o contrato de trabalho dos marítimos é terminado:
 - i) pelo armador; ou
 - ii) pelo marítimo por motivos justificados; e também
- c) o marítimo já não está em condições de desempenhar as tarefas a que se refere o contrato de trabalho ou não é de se esperar que possa desempenhá-las nas circunstâncias específicas.

2. Os Estados-Membros assegurarão a existência de disposições adequadas na legislação, nos regulamentos ou em outras medidas, ou ainda nos acordos de negociação colectiva sobre:

- a) as circunstâncias nas quais os marítimos terão direito à repatriação, em conformidade com o n.º 1, alíneas b) e c), da presente norma;
- b) a duração máxima dos períodos de serviço a bordo após os quais os marítimos terão direito à repatriação, devendo esse período ser inferior a 12 meses; e

- c) os direitos exactos a serem concedidos pelos armadores em caso de repatriação, inclusive os relativos ao destino da repatriação, ao meio de transporte, às despesas a serem cobertas e a outras providências a serem tomadas pelos armadores.

3. Os Estados-Membros proibirão os armadores de exigir que os marítimos façam algum pagamento antecipado no início do emprego para fins de repatriação, bem como de recuperar os custos de repatriação através de descontos salariais ou restrição de outros direitos, excepto se o marítimo envolvido for culpado, segundo a legislação nacional ou outras medidas ou acordos de negociação colectiva aplicáveis, de grave incumprimento das suas obrigações contratuais.

4. A legislação e os regulamentos nacionais não deverão prejudicar qualquer direito do armador de recuperar as despesas de repatriação ao abrigo de disposições contratuais com terceiros.

5. Se um armador deixar de tomar providências e não arcar com as despesas relativas à repatriação dos marítimos que têm direito a ser repatriados:

- a) a autoridade competente do Estado-Membro cujo pavilhão o navio arvora providenciará a repatriação do marítimo em questão; caso não o faça, o Estado para o qual o marítimo deva ser repatriado ou o Estado de que é cidadão providenciará a sua repatriação e será reembolsado dos custos pelo Estado cujo pavilhão o navio arvora;
- b) os custos incorridos na repatriação de marítimos deverão ser recuperáveis junto do armador pelo Estado-Membro cujo pavilhão o navio arvora;
- c) as despesas de repatriação não serão, em caso algum, a cargo dos marítimos, excepto nos casos previstos no n.º 3 da presente norma.

6. Tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis, inclusive a Convenção Internacional sobre Arresto de Navios, 1999, um Estado-Membro que tiver suportado o custo de repatriação poderá deter ou solicitar a detenção dos navios do armador envolvido até que seja feito o reembolso em conformidade com o n.º 5 da presente norma.

7. Os Estados-Membros facilitarão a repatriação de marítimos ao serviço de navios que fizerem escala nos seus portos ou que passarem pelo seu território ou águas interiores, bem como a sua substituição a bordo.

8. Em particular, um Estado-Membro não recusará o direito de repatriação a nenhum marítimo em virtude das circunstâncias financeiras do armador ou da sua inabilidade ou não vontade de o substituir.

9. Os Estados-Membros exigirão que os navios que ostentem o seu pavilhão tenham a bordo uma cópia das disposições nacionais aplicáveis em matéria de repatriação, numa língua adequada, e a coloquem à disposição dos marítimos.

Regra 2.6 - Indemnização dos marítimos pela perda do navio ou naufrágio

Os marítimos têm direito a uma indemnização adequada em caso de lesão, perdas materiais ou desemprego decorrentes da perda do navio ou naufrágio.

Norma A2.6 - Indemnização dos marítimos pela perda do navio ou naufrágio

1. Os Estados-Membros estabelecerão regras para assegurar que, em caso de perda do navio ou naufrágio, o armador pague a cada marítimo a bordo uma indemnização por desemprego resultante desse evento.

2. As regras a que se refere o n.º 1 da presente norma não serão em prejuízo de quaisquer outros direitos que os marítimos possam ter ao abrigo da legislação nacional do Estado-Membro em questão em caso de perdas materiais ou lesões resultantes da perda do navio ou naufrágio.

Regra 2.7 - Tripulação

A Directiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de Junho de 1999 (a alterar), respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos (a alterar nos termos do anexo A do presente acordo) contém as disposições relativas à presença de efectivos suficientes, seguros e eficazes nos navios.

Regra 2.8 – Progressão de carreira e desenvolvimento de competências e oportunidades de emprego dos marítimos

Os Estados-Membros adoptarão políticas nacionais destinadas a promover o emprego no sector marítimo e a incentivar a progressão de carreira e o desenvolvimento de competências, bem como mais oportunidades de emprego para os marítimos domiciliados no seu território.

Norma A2.8 – Progressão de carreira e desenvolvimento de competências e oportunidades de emprego dos marítimos

1. Os Estados-Membros adoptarão políticas nacionais destinadas a promover a progressão de carreira e o desenvolvimento de competências e oportunidades de emprego para os marítimos, a fim de dotar o sector marítimo de uma força de trabalho estável e competente.

2. O objectivo das políticas a que se refere o n.º 1 da presente norma deverá ser ajudar os marítimos a reforçar as respectivas competências, qualificações e oportunidades de emprego.

3. Os Estados-Membros, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos pertinentes, estabelecerão objectivos claros para a orientação profissional, a educação e a formação dos marítimos cujas tarefas a bordo de um navio tenham a ver, em primeira instância, com a operação segura e a navegação do navio, inclusive formação permanente.

TÍTULO 3. ALOJAMENTO, INSTALAÇÕES DE LAZER, ALIMENTAÇÃO E RESTAURAÇÃO

Norma A3.1 - Alojamento e instalações de lazer

1. Os navios que viajem regularmente para portos infestados de mosquitos deverão ser equipados com dispositivos apropriados, como requer a autoridade competente.

2. Serão providenciadas para o usufruto de todos os marítimos instalações adequadas de lazer, comodidades e serviços, adaptadas para atender às necessidades especiais dos marítimos que têm de viver e trabalhar a bordo dos navios, tendo em conta disposições de protecção da saúde e segurança e prevenção de acidentes.

3. A autoridade competente exigirá a realização de inspecções frequentes a bordo dos navios, pelo capitão ou a mando seu, a fim de assegurar que o alojamento dos marítimos seja limpo, condignamente habitável e mantido em boas condições. As conclusões dessas inspecções serão registadas e disponíveis para consulta.

4. No caso de navios em que seja necessário levar em conta, sem discriminação, os interesses de marítimos cujas práticas religiosas e sociais sejam diferentes e distintivas, a autoridade competente poderá, após consulta das organizações de armadores e de marítimos pertinentes, permitir derrogações, aplicadas equitativamente, desde que não resultem em condições gerais menos favoráveis do que as que resultariam da aplicação regular da presente norma.

Regra 3.2 - Alimentação e serviço de restauração

1. Os Estados-Membros assegurarão que os navios que ostentem o seu pavilhão levem a bordo e sirvam água potável e alimentos de qualidade e valor nutricional adequados e em quantidade suficiente para suprir as necessidades do navio, tendo em conta as diferentes práticas culturais e religiosas.

2. Os marítimos a bordo do navio receberão alimentos gratuitamente durante o período de contratação.

3. Os marítimos empregados como cozinheiros responsáveis pela preparação dos alimentos deverão ter formação e qualificações para exercer as suas funções a bordo do navio.

Norma A3.2 - Alimentação e serviço de restauração

1. Os Estados-Membros adoptarão legislação e regulamentos ou outras medidas para assegurar normas mínimas de quantidade e qualidade de alimentação e água potável, bem como do serviço de restauração, aplicáveis às refeições servidas aos marítimos a bordo de navios que ostentem o seu pavilhão, e empreenderão actividades educativas para promover a sensibilização e a implementação das normas a que se refere este número.

2. Os Estados-Membros assegurarão que os navios que ostentem o seu pavilhão satisfaçam as seguintes normas mínimas:

- a) o abastecimento de alimentos e água potável, tendo em vista o número de marítimos a bordo, as exigências de ordem religiosa e cultural em relação a alimentos, bem como a duração e a natureza da viagem, deverão ser adequados do ponto de vista da quantidade, do valor nutricional, da qualidade e da variedade;
- b) a organização e o equipamento do serviço de restauração deverá garantir a provisão aos marítimos de refeições adequadas, variadas e nutritivas, preparadas e servidas em condições higiénicas; e
- c) o pessoal do serviço de restauração deverá ser devidamente treinado ou instruído para as suas funções.

3. Os armadores assegurarão que os marítimos contratados como cozinheiros tenham a formação necessária e sejam qualificados e competentes para a sua função, em conformidade com os requisitos da legislação do Estado em questão.

4. Os requisitos a que se refere o n.º 3 da presente norma incluirão a conclusão de um curso de formação aprovado e reconhecido pela autoridade competente, que abranja culinária prática, higiene alimentar e pessoal, armazenamento de alimentos e controlo de existências, bem como protecção ambiental e saúde e segurança no serviço de restauração.

5. Nos navios que operam com uma tripulação prescrita inferior a dez pessoas e que, dada a dimensão da tripulação e a natureza das viagens, possam não ser obrigados pela autoridade competente a ter um cozinheiro plenamente qualificado, a pessoa encarregada da preparação dos alimentos na cozinha deverá ser treinada ou instruída em áreas que incluam higiene alimentar e pessoal, bem como o manuseamento e armazenamento de alimentos a bordo.

6. Em casos de excepcional necessidade, a autoridade competente poderá conceder uma dispensa, autorizando que um cozinheiro que não seja plenamente qualificado possa servir num determinado navio por um determinado período, até ao próximo porto de escala conveniente ou por um período que não ultrapasse um mês, desde que esse cozinheiro seja treinado ou instruído em áreas que incluam higiene alimentar e pessoal, bem como o manuseamento e armazenamento de alimentos a bordo.

7. A autoridade competente exigirá a realização frequente de inspecções documentais a bordo dos navios, pelo capitão ou a mando deste, relativamente a:

- a) suprimento de alimentos e água potável;
- b) todos os locais e equipamentos utilizados para armazenagem e manuseamento de alimentos e água potável; e
- c) equipamentos de cozinha e outros destinados a preparar e servir refeições.

8. Nenhum marítimo menor de 18 anos deverá ser empregado ou contratado para trabalhar como cozinheiro de um navio.

TÍTULO 4. PROTECÇÃO DA SAUDE, ASSISTÊNCIA MÉDICA E BEM-ESTAR

Regra 4.1- Assistência médica a bordo e em terra

1. Os Estados-Membros assegurarão que os marítimos a bordo de navios que ostentem o seu pavilhão sejam abrangidos por medidas adequadas de protecção da saúde e tenham pronto acesso à devida assistência médica enquanto se encontrem de serviço a bordo.

2. Os Estados-Membros assegurarão que os marítimos a bordo de navios que se encontrem no seu território e necessitarem de assistência médica imediata tenham acesso, em terra, aos serviços médicos do Estado em questão.

3. As disposições em matéria de protecção da saúde e assistência médica a bordo comportam normas relativas a medidas que visam assegurar aos marítimos protecção da saúde e assistência médica comparável, na medida do possível, à que é geralmente dispensada aos trabalhadores em terra.

Norma A4.1 - Assistência médica a bordo e em terra

1. Os Estados-Membros assegurarão a adopção de medidas de protecção da saúde e assistência médica, inclusive cuidados dentários essenciais, visando os marítimos a bordo de navios que ostentem o seu pavilhão, medidas essas que:

- a) assegurem a aplicação aos marítimos de disposições gerais em matéria de protecção da saúde profissional e assistência médica pertinentes às suas funções, bem como disposições específicas para o trabalho a bordo de navios;
- b) assegurem que os marítimos gozam de protecção da saúde e assistência médica comparável, na medida do possível, à geralmente dispensada aos trabalhadores em terra, inclusive pronto acesso aos medicamentos necessários, equipamentos médicos e instalações de diagnóstico e tratamento, bem como a informação e perícia médica;
- c) assegurem aos marítimos o direito de consultar, sem demora, um médico ou dentista qualificado nos portos de escala, caso isso seja viável;
- d) não se restrinjam ao tratamento de marítimos doentes ou lesionados, mas incluam medidas de natureza preventiva, tais como programas educativos sobre saúde e protecção da saúde.

2. A autoridade competente adoptará um modelo de relatório médico a ser utilizado pelos capitães de navios e pelo pessoal médico pertinente em terra e a bordo. Depois de preenchidos, esses formulários serão mantidos com carácter confidencial e serão utilizados somente para facilitar o tratamento dos marítimos.

3. Os Estados-Membros adoptarão legislação e regulamentos que estabeleçam requisitos relativos aos hospitais e às enfermarias a bordo, bem como aos equipamentos e à formação a bordo de navios que ostentem o seu pavilhão.

4. A legislação nacional deverá estabelecer, no mínimo, os seguintes requisitos:

- a) todos os navios terão uma farmácia de bordo, equipamentos médicos e um guia médico, cujas características específicas deverão ser prescritas e sujeitas a inspecção regular pela autoridade competente; os requisitos nacionais deverão levar em conta o tipo de navio, o número de pessoas a bordo e a natureza, destino e duração das viagens, bem como as normas médicas nacionais e internacionais recomendadas;
- b) os navios que transportem 100 ou mais pessoas a bordo e que normalmente fizerem viagens internacionais de mais de três dias de duração, deverão ter a bordo um médico qualificado responsável pela prestação de cuidados médicos; as leis ou os regulamentos nacionais deverão especificar também os demais navios que deverão ter um médico a bordo, levando em conta, entre outros factores, a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de tripulantes a bordo;
- c) os navios que não tiverem um médico a bordo deverão ter pelo menos um marítimo que se encarregue da assistência médica e da provisão de medicamentos como parte das suas funções normais ou pelo menos que seja competente para prestar primeiros socorros; as pessoas encarregadas de prestar assistência médica a bordo e que não forem médicos deverão ter concluído satisfatoriamente um curso de formação em assistência médica, que satisfaça os requisitos da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quarto e Certificação para Marítimos, 1978, alterada (*STCW*); os marítimos chamados a prestar primeiros

socorros terão de ter concluído satisfatoriamente uma formação em primeiros socorros que satisfaça os requisitos da *STCW*; as leis ou os regulamentos nacionais especificarão o necessário nível de formação aprovado, levando em conta, nomeadamente, a duração, a natureza e as condições da viagem e o número de marítimos a bordo; e

- d) a autoridade competente deverá assegurar a disponibilidade permanente (24 horas por dia) de um sistema de comunicação por rádio ou satélite com navios em alto-mar que assegure consultas médicas, inclusive aconselhamento por parte de especialistas; estas consultas médicas, inclusive a transmissão de mensagens por rádio ou satélite entre um navio e pessoas em terra que prestem aconselhamento, deverão estar disponíveis gratuitamente em todos os navios, independentemente do pavilhão que ostentarem.

Regra 4.2 - Responsabilidade dos armadores

1. Os Estados-Membros assegurarão a adopção de medidas nos navios que ostentem o seu pavilhão destinadas a conferir aos marítimos neles empregados o direito a assistência e apoio material por parte do armador, em relação às consequências financeiras de doença, lesão ou morte ocorrida durante a vigência de um contrato de trabalho ou resultante do trabalho ao abrigo desse contrato.

2. Esta regra não afecta outras vias de recurso legais a que um marítimo possa recorrer.

Norma A4.2 - Responsabilidade do armador

1. Os Estados-Membros adoptarão legislação e regulamentos determinando que os armadores de navios que ostentem o seu pavilhão sejam responsáveis pela protecção da saúde e pela assistência médica de todos os marítimos que trabalham a bordo dos navios, em conformidade com as seguintes normas mínimas:

- a) os armadores deverão arcar com as despesas dos marítimos que trabalharem nos seus navios decorrentes de doença ou lesão ocorridas entre a data de início do trabalho e a data em que eles forem devidamente repatriados, ou resultantes do trabalho entre as referidas datas;
- b) os armadores deverão constituir uma garantia financeira, a fim de assegurar o pagamento de uma indemnização em caso de morte ou de incapacidade prolongada dos marítimos decorrente de lesão, doença ou acidente de trabalho, na forma estabelecida na legislação nacional, no contrato de trabalho ou em acordo de negociação colectiva;
- c) os armadores serão responsáveis pelas despesas de assistência médica, inclusive o tratamento médico e a provisão dos medicamentos e aparelhos terapêuticos necessários, além dos custos de alojamento e alimentação do marítimo doente ou lesionado fora do seu domicílio até à sua recuperação ou até que a doença ou incapacidade seja declarada permanente; e
- d) os armadores serão responsáveis pelas despesas de funeral em caso de morte a bordo ou em terra durante o período de contratação.

2. A legislação nacional poderá limitar a responsabilidade do armador pelas despesas de assistência médica e de alojamento e alimentação a um período mínimo de 16 semanas a partir da data da lesão ou do início da doença.

3. Caso a doença ou lesão resulte em incapacidade para o trabalho, o armador será responsável:

- a) pelo pagamento do salário integral enquanto o marítimo doente ou lesionado permanecer a bordo ou até sua repatriação nos termos do presente acordo; e
- b) pelo pagamento integral ou parcial do salário, segundo determinado pela legislação nacional ou por acordos de negociação colectiva, a partir da repatriação ou do desembarque do marítimo até sua recuperação ou, se tal acontecer antes, até que ele tenha direito a prestações pecuniárias de acordo com a legislação do Estado-Membro competente.

4. A legislação nacional poderá limitar a responsabilidade do armador pelo pagamento integral ou parcial do salário de um marítimo desembarcado a um período mínimo de 16 semanas a partir da data da lesão ou do início da doença.

5. A legislação nacional poderá eximir o armador de responsabilidade nos casos de:

- a) lesão que não ocorreu ao serviço do navio;
- b) lesão ou doença incorrida devido a conduta indevida e deliberada do marítimo doente, lesionado ou falecido; e
- c) doença ou enfermidade intencionalmente ocultada no momento da contratação.

6. A legislação nacional poderá eximir o armador de responsabilidade pelas despesas de assistência médica e de alojamento e alimentação, bem como de funeral, quando essas despesas forem assumidas pelos poderes públicos.

7. Os armadores ou seus representantes deverão tomar providências para salvaguardar os pertences deixados a bordo pelos marítimos doentes, lesionados ou falecidos e para os devolver aos primeiros ou a seus familiares.

Regra 4.3 - Protecção da segurança e da saúde e prevenção de acidentes

1. Os Estados-Membros assegurarão que os marítimos a bordo de navios que ostentem o seu pavilhão contem com protecção da saúde no trabalho e vivam, trabalhem e recebam formação a bordo do navio num ambiente seguro e higiénico.

2. Os Estados-Membros elaborarão e promulgarão orientações nacionais em matéria de segurança e saúde no trabalho a bordo de navios que ostentem o seu pavilhão, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos, levando em conta os códigos, orientações e normas aplicáveis, recomendadas por organizações internacionais, órgãos nacionais e organizações do sector marítimo.

3. Os Estados-Membros adoptarão legislação e outras medidas respeitantes a assuntos abordados no presente acordo, levando em conta instrumentos internacionais relevantes, e

estabelecerão normas de segurança e saúde e de prevenção de acidentes a bordo de navios que ostentem o seu pavilhão.

Norma A4.3 - Protecção da segurança e da saúde e prevenção de acidentes

1. A legislação nacional e outras medidas a serem adoptadas em consonância com o n.º 3 da regra 4.3 deverão incluir o seguinte:

- a) A adopção e efectiva implementação e promoção de políticas e programas que visem a segurança e a saúde profissionais a bordo de navios que ostentem o pavilhão do Estado-Membro, inclusive avaliação de riscos, assim como a formação e instrução dos marítimos;
- b) programas a bordo para a prevenção de acidentes de trabalho, lesões e doenças profissionais e para a constante melhoria da protecção da segurança e saúde no trabalho, com a participação de representantes dos marítimos e todos os demais interessados na sua implementação, tendo em conta medidas de prevenção, inclusive o controlo dos processos de engenharia e concepção, a substituição de processos e procedimentos aplicáveis a tarefas colectivas e individuais e o uso de equipamento de protecção pessoal; e
- c) requisitos relativos à inspecção, notificação e correcção de condições inseguras e a investigação e notificação de acidentes de trabalho a bordo.

2. As disposições mencionadas no n.º 1 da presente norma deverão:

- a) levar em conta instrumentos internacionais relevantes que incidam na protecção da segurança e saúde no trabalho em geral e em riscos específicos e abordem todas as matérias relevantes para a prevenção de acidentes de trabalho, lesões e doenças profissionais, susceptíveis de serem aplicadas ao trabalho dos marítimos, especialmente aqueles que se refiram especificamente ao trabalho marítimo;
- b) especificar o dever do capitão ou da pessoa por ele designada, ou ainda de ambos, de assumir uma responsabilidade específica pela implementação e observância das políticas e programas do navio em matéria de segurança e saúde no trabalho a bordo; e
- c) definir as atribuições dos membros da tripulação designados ou eleitos representantes em matéria de segurança para participar nas reuniões do comité de segurança do navio. Esse comité será estabelecido a bordo de navios que tiverem cinco ou mais marítimos.

3. A legislação nacional e outras medidas a que se refere o n.º 3 da regra 4.3 serão examinadas periodicamente, em consulta com representantes das organizações de armadores e de marítimos e, se for caso disso, revistas de modo a ter em conta evoluções em matéria de tecnologia e investigação e facilitar o constante aperfeiçoamento das políticas e programas de segurança e saúde no trabalho, garantindo um ambiente profissional seguro para os marítimos em navios que ostentem o pavilhão do Estado-Membro.

4. A observância dos requisitos dos instrumentos internacionais aplicáveis em relação aos níveis aceitáveis de exposição aos riscos do local de trabalho a bordo de navios e a elaboração

e implementação de políticas e programas do navio em matéria de segurança e saúde no trabalho serão consideradas como cumprimento dos requisitos do presente acordo.

5. A autoridade competente garantirá que:

- a) sejam devidamente comunicados acidentes, lesões e doenças profissionais;
- b) sejam mantidas, analisadas e publicadas estatísticas exaustivas desses acidentes e doenças e, se for caso disso, seguidas de investigação sobre as tendências gerais e os perigos identificados; e
- c) sejam investigados os acidentes de trabalho.

6. Os mecanismos de comunicação e investigação de questões pertinentes no domínio da saúde e segurança devem ser concebidos de modo a salvaguardar os dados pessoais dos marítimos.

7. A autoridade competente cooperará com as organizações representantes dos armadores e dos marítimos, no sentido de chamar a atenção de todos os marítimos para as informações sobre os perigos específicos a bordo dos navios, mediante, por exemplo, a afixação de notas oficiais com instruções relevantes.

8. A autoridade competente exigirá que os armadores, ao fazer a avaliação de riscos em relação à gestão da segurança e da saúde no trabalho, remetam para dados estatísticos referentes aos seus navios e estatísticas gerais fornecidas pela autoridade competente.

Regra 4.4 - Acesso a instalações de bem-estar em terra

Os Estados-Membros assegurarão que as instalações que assegurem o bem-estar em terra, se existentes, sejam de fácil acesso. Os Estados-Membros promoverão igualmente a construção, em determinados portos, de instalações deste tipo para que os marítimos a bordo dos navios que se encontrem nos seus portos tenham acesso a instalações e serviços de bem-estar adequados.

Norma A4.4 - Acesso a instalações de bem-estar em terra

1. Os Estados-Membros exigirão que, quando existirem no seu território instalações que assegurem o bem-estar, estas sejam disponibilizadas a todos os marítimos, independentemente de nacionalidade, raça, cor, sexo, religião, opinião política ou origem social e independentemente do Estado do pavilhão do navio em que estiverem empregados, contratados ou a trabalhar.

2. Os Estados-Membros incentivarão o desenvolvimento de instalações deste tipo nos portos relevantes do país e determinarão, após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas, quais os portos que devem ser considerados relevantes.

3. Os Estados-Membros incentivarão a constituição de órgãos específicos encarregados de examinar periodicamente as instalações e serviços de bem-estar, a fim de assegurar que são adequados às necessidades dos marítimos resultantes de inovações técnicas e operacionais e de outras evoluções no sector marítimo.

TÍTULO 5. CUMPRIMENTO E EXECUÇÃO

Regra 5.1.5- Procedimentos de tramitação de queixas a bordo

1. Os Estados-Membros exigirão que os navios que ostentem o seu pavilhão tenham instituídos procedimentos para uma tramitação justa, eficaz e rápida, a bordo, de queixas de marítimos que alegarem infracções às disposições desta Convenção (inclusive direitos dos marítimos).
2. Os Estados-Membros proibirão e penalizarão toda e qualquer forma de retaliação relativa a um marítimo que tenha apresentado uma queixa.
3. O disposto nesta regra não prejudica o direito de um marítimo procurar obter reparação recorrendo a quaisquer meios legais que julgar apropriado.

Norma A5.1.5 - Procedimentos de tramitação de queixas a bordo

1. Sem prejuízo do âmbito mais alargado que possa ter a legislação nacional ou os acordos de negociação colectiva, os procedimentos a bordo poderão ser utilizados pelos marítimos para apresentar queixas relativas a qualquer matéria que supostamente constitua uma infracção ao disposto na presente Convenção (inclusive direitos dos marítimos).
2. Os Estados-Membros assegurarão que a legislação nacional estabelece adequados procedimentos a bordo para a tramitação de queixas, a fim de satisfazer os requisitos da regra 5.1.5. Esses procedimentos visarão resolver queixas na mais baixa instância possível. Em todos os casos, porém, os marítimos terão o direito a queixarem-se directamente ao capitão e, se julgarem necessário, às autoridades externas pertinentes.
3. Os procedimentos de tramitação de queixas a bordo incluirão o direito de um marítimo ser acompanhado ou representado durante o processo, bem como a salvaguarda contra a possibilidade de ser objecto de retaliação por apresentar uma queixa. A expressão «retaliação» abrange qualquer acção adversa realizada por qualquer pessoa contra um marítimo por ter apresentado uma queixa que não seja obviamente vexatória ou mal intencionada.
4. Além de uma cópia do contrato de trabalho, os marítimos receberão uma cópia dos procedimentos de tramitação de queixas a bordo aplicáveis no navio. O documento incluirá informação sobre a autoridade competente no Estado do pavilhão e, caso sejam diferentes, no Estado de residência do marítimo, bem como o nome da pessoa ou pessoas a bordo do navio que poderão, com carácter confidencial, dar conselho imparcial aos marítimos a respeito das suas queixas e ajudá-los a observar os procedimentos de tramitação de queixas a bordo do navio.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Em consequência de eventuais alterações a quaisquer das disposições da Convenção sobre o Trabalho Marítimo, de 2006, e se alguma das partes deste acordo o requerer, será realizada uma revisão da aplicação do presente acordo.

A celebração do presente acordo pelos parceiros sociais está subordinada à condição de a sua data de entrada em vigor não ser anterior à da Convenção da OIT sobre Trabalho Marítimo, de 2006, ou seja 12 meses após a notificação à Organização Internacional do Trabalho da ratificação de, pelo menos, 30 Estados-Membros, correspondendo a um total de 33% da arqueação bruta da frota mundial.

Os Estados-Membros e/ou os parceiros sociais poderão manter ou estabelecer disposições mais favoráveis aos marítimos do que as previstas no presente acordo.

O presente acordo não prejudica qualquer legislação comunitária mais rigorosa e/ou específica em vigor.

O presente acordo não afecta qualquer legislação, costume ou acordo que estabeleça condições mais favoráveis para os marítimos em questão. Por exemplo, os termos do presente acordo não prejudicam a Directiva 89/391/CEE do Conselho relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho, a Directiva 92/29/CEE do Conselho relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde com vista a promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios e a Directiva 1999/63/CE do Conselho respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos (a alterar nos termos do anexo A do presente acordo).

Da aplicação do presente acordo não poderá resultar um motivo válido para diminuir o nível geral de protecção concedida aos marítimos no domínio do presente acordo.

FEDERAÇÃO EUROPEIA DOS TRABALHADORES DOS TRANSPORTES (ETF).

ASSOCIAÇÃO DE ARMADORES DA COMUNIDADE EUROPEIA (ECSA)

PRESIDENTE DO COMITÉ DE DIÁLOGO SECTORIAL DA INDÚSTRIA DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS

BRUXELAS, 19 DE MAIO DE 2008

ANEXO A

ALTERAÇÕES AO ACORDO SOBRE A ORGANIZAÇÃO DO TEMPO DE TRABALHO DOS MARÍTIMOS, CELEBRADO EM 30 DE SETEMBRO DE 1998

Nos debates conducentes à celebração do Acordo relativo à Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006, os parceiros sociais reviram igualmente o Acordo sobre a Organização do Tempo de Trabalho dos Marítimos, celebrado em 30 de Setembro de 1998, a fim de julgarem da sua coerência com disposições correspondentes da Convenção e acordarem eventuais alterações necessárias.

Em resultado, os parceiros sociais acordaram as seguintes alterações ao Acordo sobre a Organização do Tempo de Trabalho dos Marítimos:

1. Cláusula 1

Inserir novo n.º 3:

«3. Em caso de dúvida sobre se alguma categoria de pessoas pode ou não ser considerada como marítimo para efeitos do presente acordo, a questão será dirimida pela autoridade competente em cada Estado-Membro, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessadas na matéria. Neste contexto, há que ter em devida consideração a resolução relativa às informações sobre grupos de profissões, adoptada na 94.ª Sessão da Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho.»

2. Cláusula 2, alínea c)

Substituir a Cláusula 2, alínea c), por:

«c) *marítimo* designa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha a bordo de um navio ao qual o presente acordo se aplica;»

3. Cláusula 2, alínea d)

Substituir a Cláusula 2, alínea d), por:

«d) *armador* designa o proprietário do navio ou outra organização ou pessoa, como o gerente, agente ou afretador a casco nu, que houver assumido a responsabilidade pela operação do navio em lugar do proprietário e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e responsabilidades que incumbem a armadores em virtude da presente Convenção, independentemente do facto de outra organização ou pessoa cumprir certos deveres ou responsabilidades em nome do armador.»

4. Cláusula 6

Substituir a Cláusula 6 por:

«1. O trabalho nocturno de marítimos menores de 18 anos será proibido. Para efeitos da presente cláusula, o termo "noite" será definido em conformidade com a lei e a prática

nacionais. Abrangerá um período de pelo menos nove horas, que começará o mais tardar à meia-noite e não poderá terminar antes das 5 horas.

2. Excepções à estrita observância dessa restrição referente a trabalho nocturno poderão ser feitas pela autoridade competente, quando:

- a) for prejudicada a formação efectiva dos marítimos em questão, em conformidade com os programas e horários estabelecidos; ou
- b) a natureza específica da tarefa ou um programa de formação reconhecido exigir que os marítimos a que se refere a excepção desempenhem tarefas à noite e a autoridade determinar, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos pertinentes, que o trabalho não será prejudicial à sua saúde ou bem-estar.

3. O emprego, a contratação ou o trabalho de um marítimo menor de 18 anos será proibido se for susceptível de colocar em perigo a sua saúde ou segurança. Os tipos de trabalho dessa natureza serão determinados por legislação ou regulamentos nacionais ou pela autoridade competente, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessadas, em conformidade com as normas internacionais relevantes.»

5. Cláusula 13

Substituir o primeiro parágrafo do n.º 1 da Cláusula 13 por:

«1. Não trabalharão a bordo de um navio os marítimos que não estiverem na posse de um atestado médico que os declare aptos para desempenhar as respectivas tarefas.

2. Só serão permitidas excepções nos termos do presente acordo.

3. A autoridade competente exigirá que, antes de começar a trabalhar a bordo de um navio, os marítimos estejam na posse de um atestado médico válido que os declare aptos, do ponto de vista médico, para desempenhar as tarefas que lhes incumbirem a bordo.

4. A fim de assegurar a conformidade do atestado médico com o verdadeiro estado de saúde dos marítimos, e tendo em vista as tarefas a serem desempenhadas, a autoridade competente, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos pertinentes e devida consideração das orientações internacionais relevantes, determinará a natureza do exame médico e respectivo atestado.

5. O presente acordo não prejudica a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, 1978, alterada (STCW). A autoridade competente aceitará, para efeitos dos n.ºs 1 e 2 da presente cláusula, um atestado médico emitido em conformidade com os requisitos da STCW. No caso de marítimos não abrangidos pela STCW, será igualmente aceite um atestado médico que cumpra a substância de tais requisitos.

6. Os atestados médicos deverão ser emitidos por um profissional médico devidamente qualificado ou, no caso de um atestado simplesmente relativo ao exame óptico, por uma pessoa reconhecida pela autoridade competente como qualificada para emitir tal atestado. Ao realizarem exames médicos, os profissionais devem gozar de completa independência profissional no exercício do seu juízo médico.

7. Os marítimos a quem for negado um atestado ou que forem sujeitos a alguma limitação da sua capacidade de trabalhar, especialmente no que respeita ao horário, à área de trabalho ou à esfera de actividade, terão oportunidade de se submeterem a novo exame por outro profissional médico independente ou por um árbitro médico independente.

8. O atestado médico deverá indicar que:

- a) a audição e a vista do interessado, bem como a sua visão cromática no caso de afectação a funções em que a aptidão para o trabalho a ser realizado possa ser afectada por daltonismo, são satisfatórias; e
- b) o marítimo não padece de nenhuma condição médica susceptível de se agravar com o serviço a bordo ou de o tornar inapto para tal serviço, ou ainda de colocar em perigo a saúde de outras pessoas a bordo.

9. A menos que seja exigido um período mais curto em razão das tarefas específicas a serem desempenhadas pelo interessado ou por exigência ao abrigo da STCW:

- a) um atestado médico será válido pelo prazo máximo de dois anos, salvo se o interessado for menor de 18 anos, em cujo caso o período máximo de validade será de um ano;
- b) um atestado de visão cromática será válido pelo prazo máximo de seis anos.

10. Em casos urgentes, a autoridade competente poderá autorizar o marítimo a trabalhar sem um atestado médico válido até ao próximo porto de escala, onde poderá obter um atestado médico de um profissional médico qualificado, desde que:

- a) o período de tal autorização não ultrapasse três meses; e
- b) o interessado possua um atestado médico vencido em data recente.

11. Se o prazo de validade do atestado vencer durante a viagem, o atestado continuará válido até a próxima escala, onde o interessado poderá obter um atestado de um profissional médico qualificado, desde que esse período de prolongamento da validade não ultrapasse três meses.

12. Os atestados médicos para os marítimos que trabalhem a bordo de navios normalmente afectos a viagens internacionais devem ser redigidos, pelo menos, em inglês.»

Os parágrafos subsequentes do n.º 1 e o n.º 2 da Cláusula 13 passam a ser os n.ºs 13 a 15.

6. Cláusula 16

Substituir a primeira frase por:

«Todos os marítimos têm direito a férias anuais remuneradas, calculadas com base num mínimo de 2,5 dias de calendário por mês de trabalho e *pro rata* em caso de meses incompletos.»