

DIRECTIVA 2009/13/CE DO CONSELHO**de 16 de Fevereiro de 2009****que aplica o Acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, e que altera a Directiva 1999/63/CE**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do 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 por eles 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 aprovou a Convenção sobre 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 do Tratado, 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 Trabalho Marítimo, 2006.
- (4) Em 29 de Setembro de 2006, as 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 Acordo relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006 (a seguir designado «o acordo»). Esse 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 n.º 2 do artigo 139.º 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 pelas Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST).
- (8) Para efeitos do artigo 249.º do Tratado, o acto apropriado para a aplicação do acordo é uma directiva.
- (9) O acordo entrará em vigor em simultâneo com a Convenção sobre 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 referida convenção.
- (10) 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.
- (11) 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.
- (12) 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 assegurar que podem, em qualquer altura, garantir os resultados por ela impostos.
- (13) As disposições da presente directiva deverão ser aplicáveis sem prejuízo de quaisquer disposições em vigor na Comunidade que sejam mais específicas e/ou que assegurem um nível mais elevado de protecção dos marítimos, em especial as disposições previstas na legislação comunitária.

- (14) Deverá ser garantido o respeito do princípio geral de responsabilidade do empregador, tal como estabelecido na 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 ⁽¹⁾, em especial nos n.ºs 1 e 3 do artigo 5.º
- (15) 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.
- (16) A presente directiva e o acordo estabelecem normas mínimas. Os Estados-Membros e/ou os parceiros sociais deverão poder manter ou introduzir disposições mais favoráveis.
- (17) Em conformidade com a sua comunicação de 14 de Dezembro de 1993 relativa à aplicação do acordo relativo à política social, a Comissão informou o Parlamento Europeu e o Comité Económico e Social Europeu, enviando-lhes o texto da sua proposta de directiva que contém o acordo.
- (18) 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, à limitação da duração máxima do trabalho e a períodos de descanso diário e semanal, bem como a um período anual de férias pagas.
- (19) Atendendo a que os objectivos da presente directiva não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da acção, ser mais bem alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio de proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos.
- (20) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ⁽²⁾, os Estados-Membros serão encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na me-

da do possível, a correspondência entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.

- (21) 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⁾, que contém em anexo o Acordo Europeu relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos, deverá, por conseguinte, ser alterada em conformidade.
- (22) A aplicação do acordo contribui para a realização dos objectivos visados no artigo 136.º do Tratado,

APROVOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A presente directiva aplica o Acordo relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006, celebrado em 19 de Maio de 2008 pelas organizações representativas dos parceiros sociais do sector dos transportes marítimos [Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF)], 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 número 3:

«3. Em caso de dúvida sobre se, para efeitos do presente acordo, alguma categoria de pessoas deve ser considerada como marítimo, a questão será regulada pela autoridade competente em cada Estado-Membro, após consulta das organizações representativas de armadores e de marítimos interessadas. 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. 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 se aplique o presente acordo;

⁽¹⁾ JO L 183 de 29.6.1989, p. 1.

⁽²⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

⁽³⁾ JO L 167 de 2.7.1999, p. 33.

- d) “Armador” designa o proprietário do navio ou outra organização ou pessoa, como o gestor, agente ou afretador a casco nu, que tenha assumido a responsabilidade pela operação do navio no lugar do proprietário e que, ao assumir tal responsabilidade, tenha aceite cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem a armadores por força do presente acordo, independentemente do facto de outra organização ou pessoa cumprir certos deveres ou assumir certas 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 é proibido. Para efeitos da presente cláusula, o termo “noite” será definido em conformidade com o direito e a prática nacionais. Abrangerá um período de pelo menos nove horas, que comece o mais tardar à meia-noite e não termine antes das 5 horas da manhã.
2. Excepções à estrita observância dessa restrição referente ao trabalho nocturno poderão ser concedidas 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 abrangidos pela excepção desempenhem tarefas à noite e a autoridade determinar, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessados, que o trabalho não será prejudicial à sua saúde ou bem-estar.
3. O emprego, a contratação ou o trabalho de marítimos menores de 18 anos são proibidos se o trabalho for susceptível de colocar em perigo a sua saúde ou segurança. Os tipos de trabalho dessa natureza serão determinados por legislação ou regulamentação nacional ou pela autoridade competente, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessados, 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 marítimos que não estejam na posse de um atestado médico que os declare aptos para desempenhar as tarefas que lhes incumbem.
2. Só serão permitidas excepções nos termos do presente acordo.
3. A autoridade competente exigirá que, antes de começarem 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 desempenharem as tarefas que lhes incumbem a bordo.
4. A fim de assegurar a conformidade do atestado médico com o verdadeiro estado de saúde dos marítimos, à luz das tarefas que lhes incumbem, a autoridade competente, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessadas e tendo em devida consideração as orientações internacionais relevantes, determinará a natureza do exame médico e do 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 relativo exclusivamente ao exame oftalmológico, 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 recusado um atestado ou que forem sujeitos a alguma limitação relativa à sua capacidade de trabalhar, especialmente no que respeita ao horário, à área de trabalho ou à esfera de actividade, deverão ter oportunidade de se submeterem a novo exame por outro profissional médico independente ou por um árbitro médico independente.
8. O atestado médico deverá indicar, em especial, que:
- a) A audição e a visão 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 que
- b) O marítimo não padece de 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 prazo mais curto em razão das tarefas que incumbem ao marítimo em causa ou por exigência ao abrigo da STCW:
- Um atestado médico será válido pelo prazo máximo de dois anos, salvo se o marítimo for menor de 18 anos, em cujo caso o prazo máximo de validade será de um ano;
 - 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 este possa obter um atestado médico de um profissional médico qualificado, desde que:
- Tal autorização não ultrapasse três meses; e
 - O marítimo interessado possua um atestado médico recentemente caducado.
11. Se o prazo de validade do atestado vencer durante a viagem, o atestado continuará válido até a próxima escala onde o marítimo possa obter um atestado de um profissional médico qualificado, desde que o 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 e 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 serviço de 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 poderá ser substituído por indemnização compensatória, a menos que tenha terminado a relação laboral.»

Artigo 3.º

- Os Estados-Membros podem manter ou aprovar disposições mais favoráveis do que as previstas na presente directiva.
- A aplicação da 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. A aplicação da presente directiva não prejudica 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 nesta previstas.
- A presente directiva deve ser aplicada e/ou interpretada sem prejuízo de qualquer disposição, costume ou prática comunitária ou nacional que estabeleça condições mais favoráveis para os marítimos interessados.
- 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 aprovadas em execução da presente directiva. As sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 5.º

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

2. Quando os Estados-Membros aprovarem 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 dessas disposições.

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

Artigo 6.º

A aplicação do princípio da equivalência substancial referido no preâmbulo do acordo não prejudica as obrigações dos Estados-Membros decorrentes da presente directiva.

Artigo 7.º

A presente directiva entra em vigor na data de entrada em vigor da Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006.

Artigo 8.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 16 de Fevereiro de 2009.

Pelo Conselho

O Presidente

O. LIŠKA

ANEXO

ACORDO**celebrado pela ECSA e pela ETF relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo, 2006**

PREÂMBULO

AS PARTES SIGNATÁRIAS

Considerando que a Convenção da OIT sobre 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 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»), nomeadamente os 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.^a 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 *dhow*s 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 passem 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 deverão 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 o 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 o 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 SAÚDE, 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 um dentista qualificados 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, o destino e a 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 a lesão resultem 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 a 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 da 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 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 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, para efeitos do presente acordo, alguma categoria de pessoas deve ser considerada como marítimo, a questão será regulada pela autoridade competente em cada Estado-Membro, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessadas. 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 se aplique o presente acordo;»

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 gestor, agente ou afretador a casco nu, que tenha assumido a responsabilidade pela operação do navio no lugar do proprietário e que, ao assumir tal responsabilidade, tenha aceite cumprir todos os deveres e responsabilidades que incumbem a armadores por força do presente acordo, independentemente do facto de outra organização ou pessoa cumprir certos deveres ou assumir certas responsabilidades em nome do armador.»

4. Cláusula 6

Substituir a cláusula 6 por:

- «1. O trabalho nocturno de marítimos menores de 18 anos é proibido. Para efeitos da presente cláusula, o termo “noite” será definido em conformidade com o direito e a prática nacionais. Abrangerá um período de pelo menos nove horas, que comece o mais tardar à meia-noite e não termine antes das 5 horas da manhã.
2. Excepções à estrita observância dessa restrição referente ao trabalho nocturno poderão ser concedidas 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 exigirem 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 marítimos menores de 18 anos são proibidos se o trabalho for susceptível de colocar em perigo a sua saúde ou segurança. Os tipos de trabalho dessa natureza serão determinados por legislação ou regulamentação nacional 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 tarefas que lhes incumbem.
2. Só serão permitidas excepções nos termos do presente acordo.
3. A autoridade competente exigirá que, antes de começarem 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 incumbem a bordo.
4. A fim de assegurar a conformidade do atestado médico com o verdadeiro estado de saúde dos marítimos, tendo em vista as tarefas que lhes incumbem, a autoridade competente, após consulta das organizações representantes de armadores e de marítimos interessadas e tendo em devida consideração das orientações internacionais relevantes, determinará a natureza do exame médico e do 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 relativo exclusivamente ao exame oftalmológico, 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 recusado um atestado ou que forem sujeitos a alguma limitação relativa à sua capacidade de trabalhar, especialmente no que respeita ao horário, à área de trabalho ou à esfera de actividade, deverão ter oportunidade de se submeterem a novo exame por outro profissional médico independente ou por um árbitro médico independente.
8. O atestado médico deverá indicar, em especial, que:
 - a) A audição e a visão 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 que
 - 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 prazo mais curto em razão das tarefas específicas que incumbem ao marítimo em causa ou por exigência ao abrigo da STCW:
 - a) Um atestado médico será válido pelo prazo máximo de dois anos, salvo se o marítimo 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 este possa obter um atestado médico de um profissional médico qualificado, desde que:

- a) O período de tal autorização não ultrapasse três meses; e
- b) O marítimo interessado possua um atestado médico recentemente caducado.

11. Se o prazo de validade do atestado vencer durante a viagem, o atestado continuará válido até a próxima escala onde o marítimo possa obter um atestado de um profissional médico qualificado, desde que o 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.»
