
TRABALHO NO SETOR DAS PESCAS

ENQUADRAMENTO NACIONAL E INTERNACIONAL



SÍNTESE
INFORMATIVA

FICHA TÉCNICA

Divisão de Informação Legislativa e Parlamentar – DILP

Título:

Trabalho no setor das pescas: Enquadramento Nacional e Internacional

Pesquisa, compilação, análise e tratamento por:

Belchior Lourenço

Colaboração de:

Cátia Duarte, Elodie Rocha, Joana Coutinho, Nuno Amorim e Rita Nobre

Arranjo e Composição Gráfica:

Nuno Amorim

Síntese Informativa n.º 55

Data de publicação:

Mai de 2021

Av. D. Carlos I, 128-132 – 3.º
1200-651 LISBOA

AVISO LEGAL E DIREITOS DE AUTOR

Este documento é um resumo de informação publicada e não representa necessariamente a opinião do autor ou da Assembleia da República.

O documento foi produzido para apoio aos trabalhos parlamentares dos Deputados e funcionários da Assembleia da República.

© Assembleia da República, 2021. Direitos reservados nos termos do artigo 52º da Lei nº 28/2003, de 30 de julho.

Índice

NOTA PRÉVIA	5
ESPAÑA	6
1. Categorias profissionais.....	6
2. Certificação e formação profissional.....	6
3. Condições de trabalho a bordo.....	7
4. Remuneração e as suas diferentes componentes	7
5. Proteção social específica na doença e reforma.....	10
FRANÇA.....	13
1. Categorias profissionais.....	13
2. Certificação e formação profissional.....	14
3. Condições de trabalho a bordo.....	14
4. Remuneração e as suas diferentes componentes	15
5. Proteção social específica na doença e reforma.....	17
ISLÂNDIA.....	18
1. Categorias profissionais.....	18
2. Certificação e formação profissional.....	19
3. Condições de trabalho a bordo.....	19
4. Remuneração e as suas diferentes componentes	20
5. Proteção social específica na doença e reforma.....	20
ITÁLIA.....	21
1. Categorias profissionais.....	21
2. Certificação e formação profissional.....	22
3. Condições de trabalho a bordo.....	22
4. Remuneração e as suas diferentes componentes	23
5. Proteção social específica na doença e reforma.....	23
PORTUGAL.....	24
1. Categorias profissionais.....	26
2. Certificação e formação profissional.....	27
3. Condições de trabalho a bordo.....	31
4. Remuneração e as suas diferentes componentes	34
5. Proteção social específica na doença e reforma.....	35

REINO UNIDO	37
1. Categorias profissionais.....	37
2. Certificação e formação profissional.....	38
3. Condições de trabalho a bordo.....	38
4. Remuneração e as suas diferentes componentes	39
5. Proteção social específica na doença e reforma.....	40
ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO	40
UNIÃO EUROPEIA.....	42

NOTA PRÉVIA

A presente síntese, feita a pedido de um grupo parlamentar, versa sobre as relações laborais dos trabalhadores marítimos, em especial no setor das pescas. Os pontos essenciais abordados na presente síntese dizem respeito às categorias profissionais, à formação e certificação profissional, às condições de trabalho a bordo dos navios ou embarcações de pesca, de remuneração e proteção social na doença e na aposentação.

Para o efeito, foi efetuado um pedido na plataforma *European Centre for Parliamentary Research and Documentation (ECPRD)* - n.º 4629 – *Seafarers serving on board seagoing fishing vessels* – onde se obtiveram as respostas relativas ao enquadramento de França, Islândia, Itália e Reino Unido. Adicionalmente, foram aprofundados ordenamentos jurídicos de Espanha e França, as normas comunitárias aplicáveis (onde releva o quadro legal decorrente da [Política Comum de Pescas](#)¹), e ainda, por se afigurar relevante, a Convenção Sobre o Trabalho Marítimo da Organização Internacional do Trabalho (OIT).

Para efeitos de definição do âmbito de aplicação da presente temática, conforme [síntese](#)² constante da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, cumpre fazer menção ao quadro da frota de pesca nacional, caracterizado por uma prevalência de embarcações da pequena pesca (cerca de 90% das unidades registadas com um comprimento de fora-a-fora inferior a 12 m e uma arqueação bruta reduzida), estando classificada em Pesca Local³, Pesca Costeira⁴ e Pesca do Largo⁵.

O enquadramento legal aplicável ao setor da pesca, em função do risco associado à atividade, quando comparada com outras atividades profissionais, visa, entre outros aspetos, assegurar que os trabalhadores tenham condições de trabalho dignas a bordo dos navios ou embarcações de pesca, nomeadamente em aspetos que vão desde áreas tão variadas como os requisitos mínimos em matéria de trabalho a bordo, condições de serviço, alojamento e alimentação, segurança no trabalho e proteção da saúde, assistência médica e segurança social.

¹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Parlamento Europeu*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/114/politica-comum-das-pescas-criacao-e-evolucao> >.

² As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.dgrm.mm.gov.pt/web/guest/frota> >.

³ Embarcações de pequena dimensão (até 9 m de comprimento fora-a-fora) que operam em águas oceânicas e em águas interiores não marítimas. A potência propulsora máxima permitida é de 75 kW (100 cv).

⁴ Embarcações de maiores dimensões (comprimento de fora-a-fora superior a 9 m e igual ou inferior a 35 m) e autonomia estabelecida de acordo com a área de operação fixada por embarcação. A potência do motor propulsor permitida é igual ou superior a 26 kW (35 cv.).

⁵ Embarcações com capacidade de arqueação superior a 100 GT e autonomia mínima de 15 dias que operam para além das 12 milhas náuticas.

ESPANHA

1. Categorias profissionais

Da pesquisa efetuada relativa às categorias profissionais identificadas em Espanha, cumpre fazer referência ao disposto no [Real Decreto 36/2014, de 24 de enero](#)⁶, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero. Nos termos do presente diploma, os títulos verificados são os constantes do [artículo 4](#), respetivamente:

- *Capitán de pesca*, definido nos termos do [artículo 5](#) do diploma supracitado;
- *Patrón de altura*, definido nos termos do [artículo 6](#) do diploma supracitado;
- *Patrón de litoral*, definido nos termos do [artículo 7](#) do diploma supracitado;
- *Patrón costero polivalente*, definido nos termos do [artículo 8](#) do diploma supracitado;
- *Patrón local de pesca*, definido nos termos do [artículo 9](#) do diploma supracitado;
- *Marinero pescador*, definido nos termos do [artículo 12](#) do diploma supracitado;
- *Mecánico mayor naval*, definido nos termos do [artículo 10](#) do diploma supracitado;
- *Mecánico naval*, definido nos termos do [artículo 11](#) do diploma supracitado.

2. Certificação e formação profissional

Da pesquisa efetuada, as normas de certificação da capacidade profissional encontra-se definidas no quadro do disposto no [artículo 43](#) da [Ley 3/2001, de 26 de marzo](#), de Pesca Marítima del Estado, sendo de relevar a competência das Comunidades Autónomas para efeitos de acreditação das atividades dos profissionais do setor. Adicionalmente, cumpre ainda relevar o disposto na [Ley 47/2015, de 21 de octubre](#), reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, nomeadamente ao nível do seu [artículo 41](#), relativo ao papel do [Instituto Social de la Marina \(ISM\)](#)⁷, que, através dos seus planos anuais de formação, deverá disponibilizar formações com vista à permanência ou acesso à atividade no setor marítimo-pesqueiro.

⁶ Diploma consolidado retirado do portal oficial Boe.es. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

⁷ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Instituto Social de la Marina*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <http://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/Conocenos/QuienesSomos/29421>>.

Referência ainda para o disposto no [Real Decreto 36/2014, de 24 de enero](#)⁸, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, nomeadamente ao nível do seu [Capítulo IV](#), de la formación.

3. Condições de trabalho a bordo

Da pesquisa efetuada relativamente à matéria das condições de trabalho a bordo, e no cumprimento de criação de regulamentação constante do [artículo 6](#) da [Ley 31/1995, de 8 de noviembre](#), de prevención de Riesgos Laborales, cumpre fazer referência ao [Real Decreto 618/2020, de 30 de junio](#), por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero, nomeadamente no seu [anexo I](#), onde constam diversas disposições de segurança e saúde relativas ao alojamento a bordo de navios, nomeadamente, no que respeita ao aseamento das instalações, limites ao ruído e vibrações, condições de ventilação, calafetação, iluminação, disposições relativas a condições de segurança e saúde nos dormitórios, nos refeitórios, nas instalações sanitárias, nas lavandarias, nas cozinhas, dispensas, entre outros.

Por sua vez, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 9 do [Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero](#), por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar, todos os navios com peso bruto superior a 500 toneladas, com uma tripulação de 15 ou mais tripulantes e que efetuem viagens de duração superior a 48 horas, deverão dispor de um local específico e adequado para a administração de cuidados de saúde.

4. Remuneração e as suas diferentes componentes

Não existem disposição específicas relativamente às remunerações nos contratos de trabalho celebrados no setor das pescas, pelo que será de recorrer à lei geral do trabalho espanhola.

A secção 4.^a («Salarios y garantías salariales»), do capítulo II («Contenido del contrato de trabajo»), do Título I («De la relación individual de trabajo») da [Ley del Estatuto de los Trabajadores](#) (*Lei do Estatuto dos Trabalhadores*) contém as normas, de carácter genérico, sobre as remunerações devidas pela prestação de trabalho.

⁸ Diploma consolidado retirado do portal oficial *Boe.es*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

Nesta temática, salienta-se o [artículo 26](#) («*Del salario*»), em particular, o seu n.º 1 nos termos do qual são componentes do salário todos os recebimentos, em dinheiro ou em espécie, quer retribuam a prestação de trabalho efetivo, independentemente da forma de remuneração, quer os períodos de descanso que sejam considerados como prestação de trabalho. O mesmo número 1 prevê ainda que, a componente em espécie não pode ultrapassar 30% do salário do trabalhador, nem dela pode resultar que o trabalhador aufera um rendimento em dinheiro inferior ao salário mínimo. Já o n.º 2 do mesmo artigo, exclui do conceito de salário, os valores recebidos a título de indemnização ou provisões por despesas incorridas com a atividade laboral e, bem assim, as prestações e indemnizações da Segurança Social e as indemnizações por transferência, suspensão ou despedimento. O n.º 3 do artigo 26, prevê que por meio de negociação coletiva, ou na sua falta, de contrato individual, seja fixada a estrutura salarial, a qual deverá incluir o salário-base, fixado em função do tempo ou do trabalho desempenhado e, quando for o caso, complementos salariais fixados com base em circunstâncias relacionadas com as condições pessoais do trabalhador, do trabalho executado ou da situação e resultados da empresa, que serão calculados de acordo com os critérios acordados para o efeito.

Relativamente aos restantes artigos da Secção 4.^a, cumpre ainda fazer referência ao seguinte enquadramento legal, respetivamente:

- O [artículo 27](#), que versa sobre o salário mínimo interprofissional;
- O [artículo 28](#), relativo à igualdade de remuneração independentemente do sexo;
- O [artículo 29](#), que versa sobre a liquidação e pagamento do salário;
- O [artículo 30](#) sobre a impossibilidade da prestação do trabalho;
- O [artículo 31](#) sobre as gratificações extraordinárias;
- O [artículo 32](#) sobre as garantias relativas ao salário; e
- O [artículo 33](#) sobre o fundo de garantia salarial.

De salientar, contudo, que, não obstante não existirem disposições específicas quanto à retribuição dos contratos de trabalho no setor das pescas, tem sido entendido que existem outros tipos de retribuição para além do previsto na Lei do Estatuto dos Trabalhadores. Merece neste contexto particular relevo, o denominado «*salario a la parte*» i.e., a remuneração baseada numa percentagem das capturas. Veja-se o relatório «[Conditions of work in the fishing sector](#)»⁹, da autoria da OIT, que descreve brevemente o sistema de remuneração baseado na percentagem das capturas (página 13).

Como é aí descrito, «*o sistema tradicional de remuneração no setor pesqueiro é a repartição das capturas. A tripulação e o proprietário devem cobrir em conjunto algumas despesas operacionais, que são deduzidas do lucro bruto obtido com a venda das capturas. O lucro líquido é então dividido*

⁹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Organização Internacional do Trabalho*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc92/pdf/rep-v-1.pdf> >.

entre o proprietário do barco e os tripulantes, de acordo com uma fórmula previamente estabelecida. Os riscos são compartilhados entre o proprietário do barco e os membros da tripulação.

Por vezes, a remuneração dos pescadores é baseada numa percentagem da captura, mas com garantia de um salário mínimo. O rendimento dos pescadores é ainda dependente do volume das capturas e dos lucros derivados da venda, mas a distribuição é geralmente feita antes da dedução dos custos operacionais.

Noutros casos ainda, os pescadores recebem um salário regular e uma parte da captura. Os tripulantes recebem uma remuneração fixa que está estipulada na política de frete do navio, contrato de trabalho ou na legislação pertinente ou convenção coletiva. Recebem também uma parte das capturas, calculada com base no lucro bruto da sua venda».

Esta modalidade de remuneração no setor das pescas, é assumida no [Real Decreto 618/2020, de 30 de junio](#), através do qual são que estabelecidas melhorias nas condições de trabalho no setor pescas, transpondo a [Diretiva do Conselho \(UE\) 2017/159 de 19 de dezembro de 2016](#)¹⁰. Com efeito, embora o real decreto não fixe especificamente normas relativas a remunerações e as suas diferentes componentes no sector das pescas, na sua [Disposición Final Segunda](#) que altera o [Real Decreto 1659/1998, de 24 de julho](#), que implementa o artigo 8, n.º 5, da Lei do Estatuto dos Trabalhadores em matéria de informação sobre os elementos essenciais do contrato de trabalho, adita o artigo 10 sob a epígrafe «*Conteúdo mínimo do contrato de trabalhos dos pescadores*», prevendo, entre outras informações, na alínea g) que o contrato de trabalho deverá conter «*o valor do salário base e dos suplementos salariais, bem como a periodicidade de seu pagamento. Se o pescador for remunerado com base nas capturas efetuadas, a percentagem da sua participação em espécie e o método adotado para o cálculo do mesmo, ou o valor de seu salário e o percentual da sua participação e o método adotado para o cálculo se ele for remunerado por uma combinação dos dois métodos, bem como o salário mínimo eventualmente acordado*».

Sobre a remuneração dos trabalhadores do sector da pesca, refere Jaime Cabeza Pereiro, Professor Catedrático de Direito do Trabalho e da Segurança Social na Universidade de Vigo, num artigo publicado no site VLEX «*El salario a la parte en la pesca. Entre costumbre y autonomía colectiva*»¹¹ que esta «*caracteriza-se por uma regulamentação bastante difícil de localizar e sistematizar (...). Os costumes e práticas locais mantêm uma posição central e, em muitos aspetos, constituem a fonte exclusiva*».

¹⁰ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Euro-Lex*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32017L0159>>.

¹¹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *WebApp*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://app.vlex.com/#vid/682181205>>.

Mais refere que «[o] salário dos pescadores é provavelmente o núcleo central de seu regime de trabalho. Em alguns países, é mesmo o critério decisivo quando se trata de qualificá-los ou não como trabalhadores e protegê-los, por exemplo, quanto ao direito a um salário mínimo. A questão central, a este respeito, advém do facto de a sua remuneração derivar, no todo ou em grande parte, de sistemas de participação na captura ou venda do peixe, embora atualmente, predominem os sistemas de retribuição mista».

Ainda no quadro da pesquisa efetuada, cumpre ainda fazer referência à [Resolución de 27 de junio de 2002. de la Dirección General de Trabajo](#), por la que se dispone la inscripción en el Registro y publicación del Laudo Arbitral de fecha 30 de mayo de 2002, dictado por don Alfonso Morón Merchante, en el proceso de sustitución negociada de la derogada Ordenanza de Trabajo para la pesca marítima en buques bacaladeros, que disciplina a pesca marítima em embarcações de bacalhau, sendo que, nos termos deste laudo arbitral, é definida a estrutura salarial nesta área específica de atividade (Capítulo II, artigos 5 a 14), onde se salienta as seguintes considerações:

- Para os trabalhadores abrangidas neste Laudo, a remuneração corresponde ao salário-base adicionado de todos os complementos salariais nele regulamentados.
- O salário-base e os complementos salariais aplicáveis são fixados para cada categoria profissional por meio de acordo, acordo coletivo ou contrato individual de trabalho.
- O salário-base é fixado por unidade de tempo com base na categoria profissional.
- Os tripulantes das embarcações têm direito a receber um complemento de produtividade constituído pela participação no produto do valor da venda das capturas obtidas nos períodos de permanência no mar, de acordo com a percentagem fixada para cada categoria profissional.
- É garantido o salário mensal bruto.
- Os trabalhadores têm direito a dois pagamentos anuais extraordinários pagos nos meses de junho e dezembro, pelo valor estabelecido entre as partes, que não pode ser inferior ao salário mínimo.

5. Proteção social específica na doença e reforma

Existem diversos apoios sociais específicos para os trabalhadores do setor marítimo-pesqueiro. A diferenciação, positiva, dos trabalhadores que prestam a sua atividade no mar face aos demais justifica-se por uma série de características e riscos a que os mesmos se encontram sujeitos, os

quais resultam, nomeadamente, da natureza do trabalho no mar e dos perigos do próprio meio onde tal atividade é desempenhada (o navio)¹².

No que respeita à proteção na doença dos trabalhadores do setor marítimo-pesqueiro, o [Real Decreto 618/2020, de 30 de junho](#)¹³, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero, estabelece as condições de trabalho no setor marítimo-pesqueiro, consagrando no seu [artículo 8](#) um conjunto de direitos atribuídos a estes trabalhadores no âmbito da proteção na saúde e assistência médica.

Resulta do mencionado preceito legal, que os trabalhadores que se encontrem a bordo de um barco de pesca têm direito a receber tratamento médico em terra, bem como a desembarcar, o mais rapidamente possível, em caso de ferimento ou doença grave. Acresce ainda que, até ao repatriamento do pescador, o comandante do navio suporta os custos dos cuidados médicos enquanto o trabalhador estiver a bordo do navio ou quando tiver desembarcado num porto fora do país responsável pela sua proteção de segurança social, sem prejuízo do comandante do navio vir a ser reembolsado pelas despesas incorridas com o trabalhador em causa.

Quando o trabalhador do setor marítimo-pesqueiro estiver coberto por um sistema de segurança social que não inclua proteção em caso de doença, ferimento ou morte relacionados com o trabalho, nem a correspondente indemnização por doença ou ferimento causados por um acidente de trabalho, a responsabilidade será assumida pelo comandante do navio.

Releva ainda o disposto na [Ley 47/2015, de 21 de octubre](#)¹⁴, a qual consagra o regime «*Régimen Especial de los trabajadores del Mar*». Este regime legal, em conjunto com o «*Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos*»¹⁵ e o «*Régimen Especial de la Minería del Carbón*»¹⁶ consistem nos três regimes especiais de segurança social existentes em Espanha, os quais incluem, nomeadamente, a proteção social na doença e na reforma.

De entre as prestações específicas devidas aos trabalhadores abrangidos pela [Ley 47/2015, de 21 de octubre](#)¹⁷, encontram-se especificadas no n.º 1 do seu [artículo 14](#), nomeadamente, a prestação económica por incapacidade temporária (alínea c), a prestação económica por incapacidade permanente (alínea i) e a prestação económica por reforma (alínea j).

¹² A referida justificação encontra-se expressa no preâmbulo da [Ley 47/2015, de 21 de outubro](#).

¹³ Este diploma, apresentado na sua versão consolidada e retirado do portal oficial boe.es, transpõe parcialmente a [Diretiva \(UE\) 2017/159 do Conselho, de 19 de dezembro de 2016](#), que aplica o Acordo relativo à aplicação da Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas, de 2007, da Organização Internacional do Trabalho, celebrado em 21 de maio de 2012 entre a Confederação Geral das Cooperativas Agrícolas da União Europeia (Cogeca), a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) e a Associação das Organizações Nacionais das Empresas de Pesca da União Europeia (Europêche).

¹⁴ Com a última redação dada pelo [Real Decreto-ley 8/2019, de 8 de março](#),

¹⁵ Regulado pelo [Decreto 2530/1970, de 20 de agosto](#).

¹⁶ Regulado pelo [Decreto 298/1973, de 8 de fevereiro](#).

¹⁷ O âmbito de aplicação subjetivo do diploma encontra-se consagrado nos seus artigos [2](#), [3](#) e [4](#), os quais esclarecem quais os trabalhadores compreendidos no regime especial de segurança social dos trabalhadores do mar. Acresce ainda que, no artigo [6](#) da referida lei, encontra-se estipulado o campo de aplicação deste regime especial.

Estas prestações, apesar de estarem sujeitas a tributação, não podem, em regra, ser objeto de retenção, cessão total ou parcial, compensação ou desconto, exceto nos casos previstos nas alíneas a) e b) do n.º 1 do [artículo 17](#) da referida lei, isto é, exceto quando tal retenção, cessão, compensação ou desconto for necessária para garantir o cumprimento de obrigações de alimentos ao cônjuge ou aos descendentes ou de obrigações contraídas no âmbito da segurança social.

Quanto ao pagamento das prestações económicas por incapacidade temporária, resultantes de doença comum ou acidentes não laborais e de acidentes de trabalho ou doenças profissionais, este não é feito de forma similar a todos os trabalhadores que integrem o regime especial de trabalhadores do setor marítimo-pesqueiro, conforme resulta do [artículo 23](#) da referida lei. A obrigação de pagar as contribuições é mantida até à cessação da relação de trabalho.

Relativamente às prestações económicas por incapacidade permanente, cujo regime se encontra consagrado no [artículo 29](#) do diploma ora em análise, serão beneficiários «*las personas trabajadoras por cuenta ajena y por cuenta propia incluidas en este Régimen Especial que sean declaradas en tal situación y que, además de reunir la condición exigida en el [artículo 20.1](#) de esta ley, hubieran cubierto el período mínimo de cotización exigido en el texto refundido la Ley General de la Seguridad Social, salvo que dicha situación derive de accidente, sea o no de trabajo, o enfermedad profesional, en cuyo caso no será exigido ningún periodo previo de cotización.*»¹⁸

Assim, quando a incapacidade permanente resultar de acidente de trabalho ou doença profissional, aos trabalhadores do setor marítimo-pesqueiro serão devidas prestações económicas por incapacidade permanente independentemente das contribuições feitas para o sistema de Segurança Social por esses trabalhadores.

Contudo, as prestações por incapacidade permanente, no grau de incapacidade permanente absoluta ou invalidez, que resultem da verificação de riscos normais da atividade poderão ser prestadas ainda que os beneficiários de tais prestações já tenham tido alta, ou estejam em situação semelhante. Só assim não será quando, à data do evento causador da incapacidade, o trabalhador possa reformar-se pela idade, conforme estipula o n.º 3 do [artículo 29](#).

Os trabalhadores que se encontrem abrangidos pelo regime especial consagrado na *Ley 47/2015, de 21 de octubre*, podem aceder à reforma, sem penalização, antes de atingirem a idade prevista no regime geral para o efeito, ou seja, 65 anos, em 2020¹⁹.

Tal sucede pela aplicação de coeficientes de redução de idade a trabalhadores que exerçam atividades profissionais de natureza excecionalmente perigosa, com elevadas taxas de mortalidade ou sinistralidade, bem como aquelas que implicam uma separação familiar prolongada, como sucede com alguns trabalhadores do setor marítimo-pesqueiro. Estes coeficientes de redução

¹⁸ Número 1 do artigo 29 da Ley 47/2015, de 21 de outubro.

¹⁹ Conforme previsto no [Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de outubro](#). Para mais informações, poderá consultar-se o seguinte endereço eletrónico: <http://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/Trabajadores/PrestacionesPensionesTrabajadores/10963/28393/28396/28472>.

encontram-se numerados no [artículo 1](#) do [Decreto Real 1311/2007, de 5 de outubro](#), por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Os coeficientes de redução que se acabam de referir apenas se aplicam por referência aos períodos de trabalho efetivamente despendidos em cada uma das atividades referidas, conforme estipula o n.º 1 do [artículo 2](#) do *Decreto Real* supracitado. Atente-se, porém, que nos termos do disposto no n.º 2 do [artículo 3](#) o resultado da aplicação dos coeficientes de redução não poderá ser superior a 10 anos.

FRANÇA

1. Categorias profissionais

Verificam-se 3 categorias profissionais, respetivamente:

- *Matelot* (Marinheiro), enquanto participante em todas as atividades de pesca (preparação, lançamento e redes de pesca), o tratamento das capturas (triagem, preparação, acondicionamento e armazenamento de capturas), a manutenção da embarcação, do respetivo equipamento e desembarque no porto;
- *Mécanicien* (Mecânico), que exerce as suas responsabilidades ao nível da maquinaria, garantindo a manutenção e conservação dos equipamentos da embarcação (motores, guinchos, pórticos, etc.), assim como os equipamentos de eletricidade, de temperatura e hidráulica, necessários ao tratamento e conservação das capturas a bordo;
- O *Patron/Capitaine* (Capitão), enquanto responsável pelo empreendimento, que dirige as campanhas de pesca, as embarcações, a condução das expedições, supervisiona as manobras e o processo de captura, sendo a dimensão da tripulação dependente da dimensão e potência da embarcação.

Adicionalmente, cumpre também relevar as categorias constantes do [Article 5511-1](#) do [Code des transports](#).

2. Certificação e formação profissional

Relativamente a requisitos de formação e certificação a marítimos que prestem serviços a bordo de embarcações de pesca, tal verifica caráter de obrigatoriedade, sendo que este processo educativo pode ser adquirido em um dos [12 estabelecimentos públicos de Ensino Profissional](#)²⁰ vocacionados para o efeito, onde se adquirem os contextos teóricos e práticos necessários. Os principais [diplomas](#)²¹ aqui considerados são, respetivamente:

- O *Certificat d'aptitude professionnelle* («CAP matelot»), acessível a seguir à frequência escolar e a partir dos 16 anos, sendo obtido após dois anos de estudos;
- O *Baccalauréat Professionnel* («Bac pro Conduite et gestion d'une entreprise maritime»), processo de três anos, a partir do qual se verifica a possibilidade de acesso à categoria de Capitão de Embarcação de Pesca.

3. Condições de trabalho a bordo

Qualquer exercício de atividade profissional marítima, na aceção do artigo [L5511-1](#) do [Code des transports](#)²², está sujeito à realização de testes de aptidão física, em aplicação do disposto no [Décret n° 2015-1575, de 3 de dezembro de 2015](#), relativo à saúde e aptidão médica para a navegação, e no artigo [L5521-1](#) do código supracitado.

Nos termos do denominado «[contrat d'engagement maritime](#)», as condições de trabalho são definidas por «*conventions collectives*» conforme decorre do artigo [L5544-1](#), verificando alterações em função das seguintes variáveis:

- Artes de Pesca utilizadas (armadilhas, redes, redes de arrasto, rede de cerco, linha, etc.);
- A duração das marés (inferior a 24 horas, de um a três dias e de uma a várias semanas);
- A dimensão das embarcações, assim como as áreas de pesca frequentadas;
- A tipologia de atividade a bordo.

²⁰ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Comite National des Peches*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.comite-peches.fr/les-pecheurs/formation/lycees-maritimes-centres-formation-maritime/> >.

²¹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Comite National des Peches*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.comite-peches.fr/les-pecheurs/formation/> >.

²² Diploma consolidado retirado do portal oficial legifrance.gouv.fr. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a França são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

4. Remuneração e as suas diferentes componentes

Sem prejuízo das disposições gerais aplicáveis no âmbito do artigo [L5541-1](#) do *Code du travail*, de acordo com os artigos [L5544-34](#) e [L5544-35](#) do *Code des Transportes*, o pescador pode ser remunerado através de salário fixo, de lucro potencial (a designada «*rémuneration à la part*»²³), ou de uma combinação das duas modalidades de remuneração. Para contratos de uma só viagem, o salário pode ser determinado numa quantia fixa. A participação nas quotas de pesca e os prémios de qualquer espécie, estipulados no contrato, são considerados como salários.

O contrato é sempre escrito, independentemente de ser concluído por tempo indeterminado, por tempo determinado ou apenas para uma viagem, e como previsto no artigo [L5542-3](#), do *Code des Transportes* dele deve constar o montante da retribuição base e, bem assim, da retribuição acessória, sendo as restantes cláusulas do contrato, assim como a matéria de regulação salarial dos marítimos, enquadradas no contexto da *Sous-section 2 [Travailleurs indépendants, membres des professions libérales et professions non salariées (Articles R6331-47 à R6331-54)]* do *Code du Travail*, sendo de relevar as suas condições, definidas nos termos das «*conventions collectives*»²⁴, (de referir as Convenções e Acordos coletivos de trabalho marítimo «*Relations Collectives du Travail Maritime*»²⁵ disponíveis para consulta no site do *Ministère de la Mer*²⁶, da qual salientamos a *Convention collective nationale de la pêche professionnelle maritime*²⁷), em conformidade com o disposto no artigo [L5542-27](#) que, quando a remuneração não consistir num salário fixo, o salário pago é fixado de acordo com as estipulações convencionais que sejam aplicáveis ao ramo. Releva-se ainda a aplicabilidade da legislação do *Code du Travail*, de acordo com o disposto nos artigos [L1311-1](#), [L3231-1 a L3231-12](#), [L3232-1 a L3232-9](#) e [L3423-5 a L3423-9](#).

Assim, os termos do artigo [L5542-3](#) supracitado, se a remuneração consistir total ou parcialmente na participação no produto das vendas ou de outros elementos do volume de negócios, o contrato deve indicar:

^{23 23} As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Observatoire des Droits des Marins*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< http://www.obs-droits-marins.fr/fiches_pratiques/droit_du_travail_maritime.html?idFiche=7>.

²⁴ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Comite National des Peches*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.comite-peches.fr/les-pecheurs/reglementation/#reglementation-sociale>>.

²⁵ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Ministère de la Mer*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< https://www.mer.gouv.fr/relations-collectives-du-travail-maritime#scroll-nav__3>.

²⁶ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Ministère de la Mer*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.mer.gouv.fr/relations-collectives-du-travail-maritime>>.

²⁷ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *ecologie.gouv.fr*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/CCN%20p%C3%AAche.pdf>>.

- A distribuição do produto das vendas ou dos elementos do volume de negócios considerados entre o proprietário e os tripulantes, identificando ainda parte devida ao tripulante em causa; e
- Os termos em que o pescador é informado, pelo menos uma vez por semestre, dos elementos contabilísticos que justificam a remuneração recebida

[Informações adicionais](#)²⁸ sobre esta temática podem ser consultadas no [Observatoire des Droits des Marins](#)²⁹.

Relativamente à distribuição de custos comuns entre o armador e o pescador, quando a remuneração consistir, total ou parcialmente, no produto das vendas ou outros elementos do volume de negócios, refere o artigo [L5544-40](#) que o contrato deve prever as despesas e encargos a deduzir do valor bruto para determinar o valor líquido a pagar aos pescadores. Nenhuma outra dedução além das estipuladas é permitida. Por outro lado, são definidas por decreto governamental as despesas e encargos que não podem, em caso algum, ser deduzidos do valor bruto. Assim, nos termos do [Décret n°99-522 du 21 juin 1999 pris pour l'application de l'article 33 du code du travail maritime et relatif aux dépenses et charges non déductibles du produit brut de la rémunération des marins](#) os seguintes encargos e despesas suportados pelo empregador não podem, sob pena de nulidade, ser incluídos nos custos comuns:

- Contribuições, taxas e impostos devidos, em aplicação de disposições legislativas e regulamentares ou estipulações contratuais;
- Prémios de seguros contratados para cobertura de salários;
- Despesas com alimentação, exceto quando estabelecido em convenção coletiva;
- Impostos parafiscais cobrados em benefício do Comitê Nacional de Pesca Marítima e Agricultura Marinha, comitês regionais e locais de pesca marítima e agricultura marinha e do Estabelecimento Nacional de Produtos Agrícolas e Mariscos (*FranceAgriMer*), salvo disposição em contrário de convenção coletiva.

Os documentos de apoio ao cálculo da remuneração ficam à disposição da inspeção do trabalho, a seu pedido, estando, em caso de litígio, à disposição da autoridade judiciária.

²⁸ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Observatoire des Droits des Marins*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< http://www.obs-droits-marins.fr/fiches_pratiques/droit_du_travail_maritime.html?idFiche=7#part1>.

²⁹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Observatoire des Droits des Marins*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <http://www.obs-droits-marins.fr/>>.

5. Proteção social específica na doença e reforma

O contexto legal referente ao regime de reformas em França pode ser consultado através das [diretrizes](#)³⁰ apresentadas pelo [Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion](#)³¹. Verificam-se diferenças face ao regime geral, através do *Établissement national des invalides de la marine* (ENIM), o regime especial de segurança social, cujos beneficiários são marinheiros e marítimos do comércio, da pesca, da aquacultura e de navios de recreio. Informações adicionais podem ser consultadas no [Comite Peches](#)³².

O [Décret du 17 juin 1938](#), *relatif a la reorganisation et a l'unification du regime d'assurance des marins*, consagra um conjunto de benefícios sociais específicos dos trabalhadores do setor marítimo-pesqueiro. Nos termos do referido diploma, o designado *caisse générale de prévoyance* assumirá, em regra, eventuais despesas médicas, cirúrgicas e farmacêuticas decorrentes de acidentes profissionais³³, custos funerários em caso de morte decorrente de acidente em trabalho³⁴. Durante o período de incapacidade para trabalhar é atribuído ao interessado um subsídio diário específico, a menos que se comprove que o acidente resultou de facto imputável ao lesado³⁵. Se do acidente de trabalho resultar uma incapacidade permanente de, pelo menos, 10% ao trabalhador é ainda atribuída uma compensação, calculada com base no salário anual do trabalhador em causa³⁶.

Ao invés, em caso de morte, é atribuída uma compensação, equivalente a 25% do salário fixo anual da categoria para a qual o trabalhador foi contratado, aos sucessores do mesmo, a menos que se comprove que o acidente resultou de facto imputável ao lesado.³⁷

No que respeita à proteção social na reforma, em regra, os trabalhadores do setor marítimo-pesqueiro estão integrados num regime de segurança social específico,³⁸ nos termos do disposto no artigo [L5551-1](#) do *Code des Transports*³⁹, sendo este um regime especial, na aceção do artigo [L711-1](#) do *Code de la Sécurité Sociale*.

³⁰ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Governo Francês*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.info-retraite.fr/portail-info/sites/PortailInformationnel/home/la-retraite-des-marins-professio.html> >.

³¹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Ministère du Travail, de l'Emploi et de l'Insertion*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://travail-emploi.gouv.fr/>>.

³² As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Comite National des Peches*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.comite-peches.fr/les-pecheurs/les-metiers-de-marin-pecheur/lenim-regime-social-marins/>>.

³³ Cfr. artigo 9 do *Décret du 17 juin 1938*.

³⁴ Cfr. artigos 11-E e 24 do *Décret du 17 juin 1938*.

³⁵ Cfr. artigo 12 do *Décret du 17 juin 1938*.

³⁶ Cfr. artigos 16 e 17 do *Décret du 17 juin 1938*.

³⁷ Cfr. artigo 21-2 do *Décret du 17 juin 1938*.

³⁸ *Régime d'assurance vieillesse des marins*, regulado no artigo 5553-1 e seguintes do *Code des transports* e no já mencionado [Décret du 17 juin 1938, relatif a la reorganisation et a l'unification du regime d'assurance des marins](#).

³⁹ As execuções a este regime encontram-se consagradas no artigo L5551-1-III do *Code des Transports*.

As regras de funcionamento do regime de reforma dos trabalhadores do setor marítimo-pesqueiro diferem das do regime geral, principalmente, em três pontos:

- Em regra, a idade mínima para acesso à reforma é inferior à fixada no regime geral;
- Existem três modalidades diversas de reforma (reforma por idade, reforma proporcional e reforma especial), dependendo da antiguidade dos trabalhadores na profissão, as quais não podem ser cumuladas⁴⁰.
- O montante do valor da reforma é calculado com base no vencimento fixo dos três últimos anos de serviço.

As diferenças entre os regimes acima identificados podem ser consultadas no seguinte [quadro comparativo](#)⁴¹.

ISLÂNDIA

1. Categorias profissionais

As categorias de profissionais marítimos variam em função da dimensão dos navios, da lotação da embarcação, das tipologias de arte de pesca aplicável, das espécies capturadas, entre outras. Assim, o enquadramento legal prevê a categoria de «*Capitão*», enquanto elemento com determinadas qualificações, sendo este responsável pela embarcação e pela tripulação. Adicionalmente, existe a categoria de «*Deckhand*» (Marinheiros de convés). Existem igualmente engenheiros, «*Helmsman*» (similar a auxiliar do capitão), cozinheiros e «*Netman*» (aplicável em embarcações de grandes dimensões), sendo que as categorias de capitão, engenheiro e «*Helmsman*» devem possuir certificação específica.

De acordo com a [Icelandic Transport Authority](#)⁴², a legislação aplicável relativa à matéria em apreço decorre dos artigos [1 a 62](#)⁴³ do [Seamen's Act n.º 35/1985, as amended](#)⁴⁴, assim como dos artigos

⁴⁰ Cfr. artigos L.5552-1 a L5552-12 do *Code des Transports*.

⁴¹ Este quadro, embora elaborado com dados relativos ao ano de 2013, afira-se ilustrativo relativamente às diferenças entre o regime de reforma dos trabalhadores do setor marítimo-pesqueiro e o regime geral. Este quadro poderá ser encontrado na página do Senado Francês. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.senat.fr/rap/r12-707/r12-7070.html> >.

⁴² As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Icelandic Transport Authority*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.icetra.is/media/english/Ur-siglingalogum-um-sjotjon-EN.pdf> >.

⁴³ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Icelandic Transport Authority*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.icetra.is/media/english/Seamens-Act-Articles-1-62.pdf> >.

⁴⁴ Diploma consolidado retirado do portal oficial www.althingi.is/. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes à Islândia são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

[151 a 157](#)⁴⁵, do [Maritime Act n.º 34/1985, as amended](#). Toda a legislação relevante para a matéria em apreço pode ser consultada [aqui](#)⁴⁶.

2. Certificação e formação profissional

Segundo as informações fornecidas pelo parlamento islândes, relativamente a requisitos de formação e certificação a marítimos que prestem serviços a bordo de embarcações de pesca, para efeitos do acesso à profissão de marítimo na Islândia, a informação prestada menciona que um dos pré-requisitos para o registo como membro da tripulação é a certificação de formação na [Fishermen's Accident Prevention School](#)⁴⁷. De acordo com a *Icelandic Transport Authority*, a legislação aplicável relativa à matéria em apreço decorre do [Ship Survey Act n.º 47/2003](#), da [Regulation n.º 122/2004 on the safety of fishing vessels of 15 metres in length overall and over, as amended](#)⁴⁸, da [Regulation n.º 676-2015 on Education Training and Certification of Seafarers – STCW](#)⁴⁹, da [Act n.º 76/2001 on Crews Serving on Board Icelandic Passenger Ships and Cargo Ships, as amended - STCW](#), da [Regulation n.º 1005/2010 on Pleasure Fishing Vessels](#)⁵⁰, da [Upper Secondary Education Act-n.º 92/2008](#) e do [Act n.º 33/1991 on the Maritime Safety and Survival Training Centre, as amended](#), da [Regulation n.º 524/2008 on the Delimitation of Shipping Routes, Areas to be Avoided and Mandatory Reporting of Ships off the Southwest Coast of Iceland, as amended](#)⁵¹ e do [Act on Maritime Security, n.º 50/2004, cf. amendments n.º 18/2007](#).

3. Condições de trabalho a bordo

⁴⁵ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Icelandic Transport Authority*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.icetra.is/media/english/Seamens-Act-Articles-1-62.pdf> >.

⁴⁶ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Icelandic Transport Authority*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.icetra.is/maritime/mariti/> >.

⁴⁷ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Icelandic Association for Search and Rescue*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.landsbjorg.is/icelandic-association-for-search-and-rescue> >.

⁴⁸ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Icelandic Transport Authority*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.icetra.is/media/english/Regulation-No.-122-2004-on-the-safety-of-fishing-vessels-of-15-metres-in-length-overall-and-over,-as-amended.pdf> >.

⁴⁹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Icelandic Transport Authority*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.icetra.is/media/english/Regulation-No-676-2015-on-Education-Training-and-Certification-of-Seafarers-19052017.pdf> >.

⁵⁰ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Icelandic Transport Authority*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.icetra.is/media/log-og-reglur/Regulation-on-pleasure-fishing-vessels.pdf> >.

⁵¹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Icelandic Transport Authority*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < https://www.icetra.is/media/english/Regulation-No-524_2008-on-the-Delimitation-of-Shipping-Routes,-ATBA-and-Mand-Rep-SW-Iceland.pdf >.

Os requisitos relativos às condições de trabalho variam também em função da lotação das embarcações de pesca, sendo que as embarcações de dimensão superior e com períodos de atividade mais longos têm cabines privadas para os membros da tripulação. Embarcações com dimensões mais reduzidas e que verifiquem períodos de faina diários detêm espaços mais reduzidos e destinados às suas tripulações de 2 ou 3 tripulantes.

De acordo com a *Icelandic Transport Authority*, a legislação aplicável relativa à matéria em apreço decorre de diplomas como o [Act n.º 30/2007 on crews of Icelandic fishing vessels, coastguard vessels, pleasure boats and other vessels](#), do [Regulation n.º 208/2004 on working time and rest periods of crewmembers serving on board Icelandic fishing vessels](#)⁵² e do [Act on Maritime Security, n.º 50/2004, cf. amendments n.º 18/2007](#).

4. Remuneração e as suas diferentes componentes

Na Islândia verifica-se a existência de acordos coletivos entre Associações de Pescadores e as Associações de Empresas do setor, através de um sistema de partilha de receitas entre a empresa e a tripulação. Os acordos de repartição de proveitos levam em linha de conta os preços de referência das capturas, o preço de referência do petróleo, assim como o processo de compra em que se verifica a participação da tripulação. Para efeitos da definição dos preços de referência, também concorrem os critérios como a dimensão da embarcação de pesca, a tipologia de arte de pesca, as espécies de capturas e o número de tripulantes da embarcação.

De acordo com a *Icelandic Transport Authority*, a legislação aplicável relativa à matéria em apreço decorre do [Seamen's Act n.º 35/1985, as amended](#), assim como do [Maritime Act n.º 34/1985, as amended](#).

5. Proteção social específica na doença e reforma

Os marinheiros inscritos em navios islandeses por períodos médios de 180 dias por ano, durante 25 anos ou mais, têm direito a uma beneficiar do sistema de pensões da Segurança Social a partir dos 60 anos, sendo que o limite de idade normal para a elegibilidade é de 67 anos. Na Islândia, não se verificam diferenças no sistema de apoio à saúde dos marítimos, face ao regime geral.

⁵² As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Icelandic Transport Authority*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.icetra.is/media/english/Regulation-No-on-working-time-and-rest-periods-of-crewmembers-on-Icelandic-ships.pdf>>.

ITÁLIA

As disposições legais enquadrantes do trabalho a bordo de barcos de pesca decorre do *Codice della navigazione*, aprovado pelo [Regio Decreto 30 marzo 1942, n.º 327](#)⁵³, com especial relevâncias para as alterações decorrentes da [Legge 23 settembre 2013, n.º 113](#)⁵⁴ e do [Decreto Legislativo 18 maggio 2018, n.º 61](#)⁵⁵. Adicionalmente releva ainda a legislação constante do [Decreto Legislativo 27 maggio 2005, n.º 108](#)⁵⁶ e da [Legge 26 luglio 1984, n.º 413](#)⁵⁷.

1. Categorias profissionais

Segundo as informações fornecidas pela plataforma CERDP e de acordo com o previsto no [Codice della navigazione](#), aprovado pelo *Regio Decreto 30 marzo 1942, 327*, as categorias existentes, conforme decorre do *articolo 114*, são as seguintes:

- *La gente di mare* (Marinheiros) – Elementos devidamente registados e subdivididos em 3 categorias, constante dos *Articolos 115 e 130*, respetivamente:
 - 1.ª Categoria: pessoal adstrito a serviços no convés, na mecânica e outros serviços técnicos a bordo da embarcação;
 - 2.ª Categoria: pessoal adstrito a outras tipologias de serviço a bordo da embarcação, nomeadamente funções de alojamento, cozinha e outros serviços);
 - 3.ª Categoria: pessoal adstrito ao transporte marítimo e pesca costeira. Os membros das duas primeiras categorias podem prosseguir atividades no quadro da 3.ª categoria.
- *Il personale addetto ai servizi dei porti* (Pessoal de serviço portuário), constante do *articolo 116*, onde se incluem elementos como pilotos, estivadores e atividades similares; e

⁵³ Diploma consolidado retirado do portal oficial *normattiva.it*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Itália são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

⁵⁴ «*Ratifica ed esecuzione della Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL) n. 186 sul lavoro marittimo, con Allegati, adottata a Ginevra il 23 febbraio 2006 nel corso della 94ma sessione della Conferenza generale dell'OIL, nonche' norme di adeguamento interno*».

⁵⁵ «*Attuazione della direttiva (UE) 2015/1794 del Parlamento europeo e del Consiglio del 6 ottobre 2015, che modifica le direttive 2008/94/CE, 2009/38/CE e 2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 98/59/CE e 2001/23/CE del Consiglio, per quanto riguarda i marittimi*».

⁵⁶ «*Attuazione della direttiva 1999/63/CE relativa all'accordo sull'organizzazione dell'orario di lavoro della gente di mare, concluso dall'Associazione armatori della Comunità europea (ECSA) e dalla Federazione dei sindacati dei trasportatori dell'Unione europea (FST)*».

⁵⁷ «*Riordinamento pensionistico dei lavoratori marittimi*».

- *Il personale tecnico delle costruzioni navali* (engenheiros navais, construtores navais, instrutores de pesca), constante do *articolo 117*.

2. Certificação e formação profissional

Relativamente a requisitos de formação e certificação a marítimos que prestem serviços a bordo de embarcações de pesca, para efeitos do acesso à profissão de marítimo na Itália, conforme decorre do disposto do *articolo 119* do código supracitado, releva-se a obrigatoriedade de obtenção dos certificados de formações, nomeadamente ao nível das seguintes áreas, *basic fire course, survival and rescue, safety and social responsibility e primary medical first aid*, cursos estes fornecidos através de centros de formação específicos, com vertentes teórico-práticas, e que dão acesso ao [Seaman's discharge book](#), documento que lhe concede o direito de acesso à profissão de marítimo (no caso de marítimo de categoria 3, a autorização limita-se exclusivamente a operações de tráfego costeira).

3. Condições de trabalho a bordo

Nos termos do [Decreto Legislativo 27 maggio 2005, n.º 108](#), os períodos de trabalho de longa duração a que os marítimos se encontram sujeitos implica a obrigatoriedade de fiscalização do cumprimento dos horários de trabalho por parte das entidades de supervisão. Essa fiscalização incide neste âmbito, sobre os registos de horários de trabalho (*ore di lavoro*) e de descanso (*ore di riposo*) que devem ter disponíveis em todas as embarcações de pesca, devendo estes ser disponibilizados às autoridades marítimas competentes.

Em função do enquadramento decorrente dos termos do contrato, constantes do *articolo 3* do diploma, o período normal de trabalhos dos marítimos, a bordo das embarcações, é de 8 horas diárias, com um dia de descanso por semana e descanso nos feriados. A parametrização do horário de trabalho pode verificar os limites máximos de 14 horas/dia, 72horas/7 dias, sendo que os períodos de descanso não poderão ser inferiores a 10 horas/dia e 77horas/7 dias. As horas de descanso não podem ser divididas em mais de dois períodos distintos, um dos quais deve ser de pelo menos 6 horas consecutivas e o intervalo entre dois períodos consecutivos de descanso não deve exceder 14 horas.

Relativamente a marítimos com idades inferiores a 18 anos, em situação de trabalho no mar e nos portos de pesca, o seu período de trabalho não poderá exceder 8 horas/dia e 40 horas/semana,

sendo que o próprio não poderá requerer períodos de trabalho adicionais, à exceção de situações de risco de segurança. Deverão adicionalmente ser garantidas períodos de descanso e de refeição adequados, sendo que deverá ser permitido períodos de 15 minutos de descanso por cada 2 horas de trabalho consecutivo.

No que respeita a férias, os marítimos contratados em navios italianos verificam o direito de usufruto de férias remuneradas no local ao qual detêm vínculos reais (no caso de se verificar a obrigatoriedade de usufruto de férias noutra local, estes terão direito ao transporte gratuito para o local de residência mais próximo, às expensas do detentor da embarcação), na decorrência de acordos com os interessados e com os seus representantes, devendo adicionalmente receber autorizações em terra por motivos de saúde e bem-estar.

4. Remuneração e as suas diferentes componentes

O processamento salarial dos marítimos devem incluir as seguintes componentes, respetivamente, as remunerações base, os pagamentos adicionais e as diferenças decorrentes da taxa de câmbio, quando o pagamento é feito através de moeda ou taxa de câmbio diferente da constante no contrato de trabalho. A regulação salarial é definida nos termos da legislação laboral, nos acordos coletivos de trabalho e/ou Acordos de Empresa.

5. Proteção social específica na doença e reforma

Segundo as informações fornecidas pela *Camera dei Deputati*, existem dois regimes de segurança social na legislação para os marítimos, respetivamente:

- O *small-scale sea fishermen*, nos termos da [Legge 13 marzo 1958, n.º 250](#) *dei previdenze a favore dei pescatori della piccola pesca marittima e delle acque interne*, aplicados no contexto da atividade de pesca exclusiva ou predominante, quer por conta própria ou em regime de associação, onde o trabalhador tem direito a diversos regimes de apoio; e
- O *maritime social security scheme*, nos termos da [Legge 26 luglio 1984, n.º 413](#), de *riordinamento pensionistico dei lavoratori marittimi*, aplicável aos atuais membros do [Fondo](#)

[Pensioni Lavoratori Dipendenti \(FPLD\)](#)⁵⁸ do [Istituto Nazionale Previdenza Sociale \(INPS\)](#)⁵⁹, tendo acesso a todos os benefícios do *Assicurazione Generale Obbligatoria (AGO)*, mas retendo alguns benefícios específicos vinculados à atividade específica que desenvolvem. O presente diploma versa ainda sobre o contexto legal aplicável à reforma antecipada.

Em conformidade com o disposto no [Decreto Legislativo 27 maggio 2005, n.º 108](#), os marítimos verificam um acompanhamento através de um conjunto significativo de apoios médicos, através do [Assistenza sanitaria al personale navigante \(SASN\)](#)⁶⁰, conforme decorre do [Decreto del presidente della repubblica 31 luglio 1980, n.º 620](#), de *Disciplina dell'assistenza sanitaria al personale navigante, marittimo e dell'aviazione civile*. Os marítimos têm também acesso a seguro de doença e acidente de trabalho no âmbito do [Istituto Nazionale per L'Assicurazione contro gli infortuni sul lavoro \(INAIL\)](#)⁶¹.

PORTUGAL

O [Código do Trabalho](#)⁶² prevê, no seu [artigo 9.º](#), que “ao contrato de trabalho com regime especial aplicam-se as regras gerais deste Código que sejam compatíveis com a sua especificidade”. O Código do trabalho apresenta assim uma natureza subsidiária no que ao trabalho prestado a bordo de embarcações de pesca diz respeito. Com efeito, o n.º 6 do [artigo 1.º](#) do regime jurídico do contrato de trabalho a bordo das embarcações de pesca encontra-se aprovado pela [Lei n.º 15/97, de 31 de maio](#) reforça esse carácter subsidiário ao prever que “ao contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca aplicam-se as regras da presente lei e, nas matérias não reguladas, as regras gerais do Código do Trabalho...”.

⁵⁸ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Istituto Nazionale Previdenza Sociale*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.inps.it/prestazioni-servizi/le-prestazioni-pensionistiche-dei-fondi#>>.

⁵⁹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Istituto Nazionale Previdenza Sociale*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.inps.it/>>.

⁶⁰ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Ministero della Salute*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <http://www.salute.gov.it/portale/usmafsasn/menuContenutoUsmafSasn.jsp?lingua=italiano&area=usmaf-sasn&menu=sasn.>>.

⁶¹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Istituto Nazionale per L'Assicurazione contro gli infortuni sul lavoro*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.inail.it/cs/internet/home.html >>.

⁶² Diploma retirado do portal oficial *dre.pt*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

O regime aplica-se aos contratos de trabalho a bordo das embarcações de pesca como tal registadas nos portos nacionais e às embarcações de pesca estrangeiras afretadas por pessoas singulares ou coletivas nacionais, para tal autorizadas nos termos da lei.

Como contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca, entende-se todo aquele pelo qual o inscrito marítimo, titular de cédula marítima válida, se obriga, mediante retribuição, a prestar a sua atividade profissional a um armador de pesca, sob a autoridade e direção deste ou do seu representante legal (n.º 1 do [artigo 3.º](#)) considerando-se que a prestação do trabalho ocorre a bordo de embarcações de pesca e em terra, na execução de tarefas específicas da atividade da pesca ou relacionadas com a embarcação (n.º 2).

O armador é a pessoa singular ou coletiva titular do direito de exploração económica da embarcação (alínea a) do [artigo 4.º](#)) tendo como prerrogativas, por exemplo, a liberdade de escolha do comandante, a liberdade de celebrar os contratos de trabalho relativos à tripulação ou o poder de decisão quanto à utilização da embarcação. Os poderes laborais do armador podem ser delegados no comandante, mestre ou arrais da embarcação, a bordo ([artigo 9.º](#)).

O tripulante é a pessoa contratada, seja a que título for, ou que exerça uma atividade profissional a bordo de um navio ou embarcação de pesca, incluindo as pessoas que trabalham a bordo e que são remuneradas com base numa parte das capturas, excluindo pilotos, pessoas em terra a efetuar trabalhos a bordo de um navio ou embarcação de pesca e observadores do pescado (alínea e) do artigo 4º).

A [Organização Marítima Internacional \(IMO\)](#)⁶³ adotou, em 7 de julho de 1995, no contexto da Conferência internacional sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para pessoal de navios de pesca, a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e de Serviço de Quartos para o Pessoal dos Navios de Pesca (Convenção STCW–F 95). A Convenção STCW–F 95 é um instrumento internacional que contém, pela primeira vez, normas de segurança de aplicação global e uniforme e de cumprimento obrigatório para as tripulações de navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros. Os riscos e a elevada perigosidade da atividade da pesca impõem pessoal devidamente formado, certificado e sensibilizado para as matérias relacionadas com a segurança e a proteção do meio ambiente marinho.

Portugal ratificou⁶⁴ a Convenção STCW–F, tendo aderido à mesma através da [Resolução da Assembleia da República n.º 233/2016, de 5 de dezembro](#), tornada a sua ratificação pública através do [Aviso n.º 28/2017, de 11 de abril](#)⁶⁵ e ratificada pelo [Decreto do Presidente da República n.º](#)

⁶³ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Organização Marítima Internacional*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.imo.org/> >.

⁶⁴ A título informativo, à data de 1 de dezembro de 2020, segundo a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos, Portugal ratificou as seguintes [convenções](#).

⁶⁵ Aviso n.º 28/2017, de 11 de abril, que «torna público que a República Portuguesa depositou o seu instrumento de ratificação da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para Pessoal de Navios de Pesca, Convenção STCW-F, adotada em Londres, em 7 de julho de 1995».

[106/2016, de 5 de dezembro](#). A Convenção aplica-se ao pessoal que exerce funções a bordo de navios de pesca de mar autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte.

Neste âmbito, cumpre ainda mencionar a [Resolução da Assembleia da República n.º 224/2019, de 7 de novembro](#), que «aprova a Convenção n.º 188, relativa ao trabalho no setor da pesca, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 96.ª sessão, realizada em Genebra, a 14 de junho de 2007», tornado público através do [Aviso n.º 25/2020, de 9 de julho](#), através do qual se «torna público que a República Portuguesa depositou o seu instrumento de ratificação da Convenção n.º 188, relativa ao trabalho no setor da pesca, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho, na sua 96.ª Sessão, realizada em Genebra em 14 de junho de 2007» e ratificada pelo [Decreto do Presidente da República n.º 69/2019, de 7 de novembro](#).

1. Categorias profissionais

O [Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro](#), que estabelece o regime jurídico da atividade profissional do marítimo aplica-se, aos marítimos que exercem a sua atividade a bordo de navios embarcações de comércio, de pesca, de tráfego local, auxiliares, de reboque e de investigação ou plataformas de exploração ao largo que arvorem a bandeira nacional (n.º 1 do artigo 2.º) considerando-se como “marítimo” o indivíduo habilitado a exercer, a bordo de um navio ou embarcação, como tripulante as funções correspondentes às categorias de que é detentor ou outras funções legalmente previstas.

De acordo com o disposto no artigo 14.º, os marítimos são classificados em escalões e categorias, sendo identificados os escalões de Oficiais, Mestrança e Marinhagem.

O escalão de oficial compreende as seguintes categorias:

- Capitão da marinha mercante;
- Piloto de 1.ª Classe
- Piloto de 2.ª classe
- Maquinista-chefe;
- Maquinista de 1.ª classe
- Maquinista de 2.ª classe;
- Oficial eletrotécnico; e
- Praticante de oficial.

Por seu turno, o escalão de mestrança compreende as seguintes categorias:

- Mestre do alto-mar;

- Mestre costeiro;
- Mestre local;
- Maquinista prático de 1.^a classe;
- Maquinista prático de 2.^a classe;
- Maquinista prático de 3.^a classe;
- Eletrotécnico; e
- Cozinheiro.

Por fim, o escalão de marinhagem compreende as seguintes categorias;

- Marinheiro;
- Marinheiro maquinista;
- Marinheiro praticante⁶⁶;
- Técnico de hotelaria; e
- Técnico especializado.

O conteúdo funcional de cada uma das categorias acima mencionadas, bem como os requisitos de acesso a cada uma delas encontra-se previsto na [Portaria n.º 235/2020, de 8 de outubro](#). No contexto regional relativamente à presente matéria, cumpre ainda fazer referência ao [Decreto Legislativo Regional n.º 29/2010/A, de 9 de novembro](#), que «regulamenta o exercício da pesca e da actividade marítima na pesca e define medidas adequadas às especificidades do território marítimo dos Açores»

2. Certificação e formação profissional

De acordo com o disposto no Regime Jurídico da Promoção da Segurança e Saúde no Trabalho, aprovada pela [Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro](#), nomeadamente ao nível do seu [artigo 20.º](#), o trabalhador deve receber uma formação adequada no domínio da segurança e saúde no trabalho, tendo em atenção o posto de trabalho e o exercício de actividades de risco elevado. Sem prejuízo do disposto no artigo supracitado, o [Decreto-Lei 116/97, de 15 de maio](#), no n.º 1 do seu [artigo 7.º](#), refere que «...o armador deve facultar aos trabalhadores a formação adequada, assim como as atualizações necessárias sobre a segurança e a saúde a bordo do navio ou embarcação, em especial sobre emergências, prevenção de acidentes, combate a incêndios, utilização de meios de salvamento e de sobrevivência, utilização das artes de pesca e dos equipamentos de tração, bem como os métodos de sinalização, designadamente os gestuais, e ainda os necessários planos de treino internos para cada uma das matérias dos planos de formação» Adicionalmente, refere

⁶⁶ A permanência nesta categoria está limitada a um período máximo de três anos no decurso do qual deve ser obtida a qualificação para a transição para outra categoria.

também o seu n.º 2 que «as pessoas habilitadas a comandar um navio devem receber, de acordo com a legislação aplicável, uma formação apropriada sobre a prevenção das doenças e dos acidentes de trabalho a bordo, as medidas a adoptar em caso de acidente, a estabilidade do navio e a sua preservação em todas as condições previsíveis de carga e durante as operações de pesca, a navegação e a comunicação via rádio».

Para o exercício da atividade profissional de marítimo, o armador deve (n.º 1 do artigo 4.º do [Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro](#)):

- Possuir aptidão física e psíquica;
- Possuir a certificação em segurança básica;
- Estar habilitado para exercer as funções da categoria pretendida; e
- Inscrever-se, junto da Administração marítima, como marítimo, sem prejuízo das exceções consignadas no presente decreto-lei.

A aptidão física e psíquica dos marítimos que efetivamente exerçam a profissão marítima é comprovada através de ficha de aptidão emitida pelos médicos de medicina do trabalho (n.º 1 do artigo 8.º) e é válido por um período máximo de dois anos (n.º 2 do artigo 9.º).

O acesso do marítimo a cada uma das categorias depende da satisfação dos requisitos específicos relativos à aptidão física e psíquica e à formação, bem como, quando necessários, à certificação e ao tempo de embarque ou serviço de mar (n.º 1 do artigo 18.º)⁶⁷.

A formação é uma das componentes necessárias ao exercício das funções a bordo e deve ser estar averbada nas informações do marítimo.

No caso do escalão de oficial a sua formação integra-se no sistema educativo do ensino superior, enquanto que nos escalões de mestrança e marinagem no sistema educativo ao nível do ensino superior, quando estão em causa cursos técnicos superiores profissionais, ou no sistema educativo e formativo ou no mercado de emprego, quando estão em causa cursos de formação profissional, designadamente, no âmbito do Sistema Nacional de Qualificações, estabelecido pelo [Decreto-Lei n.º 396/2007, de 31 de dezembro](#).

A formação inicial obrigatória compreende sempre formação em segurança básica, a qual deve incluir conteúdos em matéria de segurança e saúde no trabalho, no âmbito da atividade marítima e a habilitação para a categoria pretendida, nos termos da formação prevista pelo regime jurídico da atividade profissional do marítimo. Sempre que o marítimo pretenda exercer determinadas funções ou a obtenção de determinados certificados, deve frequentar cursos de formação ou realizar os

⁶⁷ É possível ao marítimo a obtenção de uma autorização especial para o exercício de funções correspondentes a categoria superior nos casos previstos no artigo 19.º.

exames⁶⁸ nos termos definidos por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ensino superior, da educação, do trabalho e do mar.

De acordo com o artigo 24.º, o marítimo pode frequentar cursos ou candidatar-se à realização de exames⁶⁹ com vista à (1) obtenção das habilitações profissionais correspondentes às competências das respetivas categorias; (2) com vista à obtenção de um dos certificados⁷⁰ diversos mencionados no n.º 4 do artigo 31.º⁷¹; (3) com vista à obtenção de um certificado profissional de competência ou de qualificação no âmbito das Convenções STCW e STCW-F; ou (4) com vista à manutenção da competência profissional. Este poderá igualmente candidatar-se à realização de exames com vista ao levantamento da suspensão do direito de exercício da atividade de marítimo, nos casos legalmente previstos.

Os indivíduos de nacionalidade portuguesa, maiores de 16 anos, que pretendam exercer como tripulantes as funções correspondentes às categorias de que são detentores devem inscrever-se previamente como tal, sendo esta inscrição obrigatória (artigo 51.º), correspondendo uma inscrição a cada marítimo. Podem ainda inscrever-se como marítimos os indivíduos nacionais de Estados-Membros da União Europeia, de Estados Parte do Espaço Económico Europeu (EEE) e de países de língua oficial portuguesa⁷² e nacionais de Estados terceiros residentes em território nacional.

A inscrição é feita a requerimento do próprio através do [Balcão Eletrónico do Mar \(BMar\)](#)⁷³ e contem os seguintes elementos instrutórios:

- Identificação;
- Autorização do representante legal com assinatura reconhecida, nos casos em que o requerente seja menor de 18 anos;

⁶⁸ A formação dos marítimos é ministrada por organismos de direito público, ou por entidades do setor privado ou cooperativo, com ou sem fins lucrativos, que asseguram o desenvolvimento da formação através da utilização de instalações, recursos humanos e técnico-pedagógicos e outras estruturas adequadas. A administração marítima, enquanto entidade certificadora dos marítimos, é competente para emitir parecer prévio à homologação dos cursos de formação profissional dos marítimos. Os cursos de formação dos marítimos, incluindo os cursos de reciclagem para levantamento da suspensão da inscrição marítima e manutenção da competência profissional e de atualização para efeitos de renovação da certificação STCW e STCW-F, são homologados pelo membro do Governo responsável pela área do mar, conjuntamente com o membro do Governo responsável pela área do ensino superior ou do trabalho, consoante aplicável, após parecer da administração marítima.

⁶⁹ Os exames destinam-se à avaliação dos conhecimentos e da aptidão dos marítimos para o exercício das funções correspondentes a determinada categoria marítima, sendo compostos por uma prova escrita e uma prova prática. Os exames são realizados pelas entidades de formação certificadas, que suportam os respetivos custos, e que celebrem para o efeito protocolo com a administração marítima.

⁷⁰ A certificação dos marítimos é o ato através do qual a administração marítima atesta que a formação ou experiência por aqueles obtida está em conformidade com as regras previstas nas convenções internacionais ou outra legislação especial aplicável. Através da emissão do certificado, a administração marítima autoriza o exercício de determinadas funções pelo marítimo, verificada a necessária experiência profissional e após a aprovação em exame.

⁷¹ A administração marítima emite os seguintes certificados: (a) certificados diversos: (1) certificado de cozinheiro de bordo, (2) certificado para a condução de motores de potência igual ou superior a 350 kW, (3) certificado de operador de gruas flutuantes (4) certificado de operador de radar e (5) certificados emitidos nos termos do [Regulamento de Radiocomunicações](#); e (b) certificados profissionais de competência e de qualificação, bem como certificados de dispensa, no âmbito das Convenções STCW e STCW-F.

⁷² Nestes casos a inscrição meramente facultativa nos casos previstos no n.º 4 do artigo 3.º.

⁷³ Os atos de registo e inscrição no Sistema Nacional de Embarcações e Marítimos (SNEM), bem como toda a tramitação, são efetuados de forma desmaterializada através do [Balcão Eletrónico do Mar \(BMar\)](#).

- Certificado médico, que comprove a aptidão física e psíquica para o exercício da atividade profissional de marítimo;
- Habilitação para a categoria pretendida;
- Evidência do reconhecimento da formação profissional emitida pela administração marítima portuguesa, quando aplicável;
- Certificação em segurança básica; e
- No caso de nacionais de Estados terceiros, comprovativo de residência em território nacional.

O Sistema Nacional de Embarcações e Marítimos (SNEM) criado pelo [Decreto-Lei nº 43/2018, de 18 de junho](#), constitui um sistema de dados eletrónico, nacional e único, que tem por finalidade dar publicidade e manter atualizada a informação relativa às embarcações, aos marítimos e a outros factos relacionados com a atividade marítima, competindo à [Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos](#)⁷⁴ (DGRM) a sua gestão. De acordo com a alínea d) do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 43/2018, devem estar inscritos no SNEM os dados e informações relativos aos marítimos, incluindo os atos relacionados com o exercício da atividade profissional de marítimo.

O exercício da atividade de marítimo é suspenso, sempre que o marítimo não tenha exercido essa atividade profissional durante, pelo menos, 12 meses, seguidos ou interpolados, nos últimos 5 cinco anos. Esta suspensão veda o exercício de funções a bordo de navios ou embarcações até ao seu levantamento⁷⁵.

Após a inscrição como marítimo é emitido um cartão de identificação, denominado de DMar, que deve acompanhar o teu titular no exercício da sua atividade profissional. O DMar contém informação quanto à inscrição, identificação, categoria, funções e registo de tempos de embarque do marítimo e comprova a sua identificação para efeitos das convenções da OIT. Todos os certificados profissionais, de competência e de qualificação exigidos ao marítimo para o exercício das suas funções específicas a bordo constam do DMar⁷⁶.

Informações adicionais podem ser consultadas no [Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar \(FOR-MAR\)](#)⁷⁷, nomeadamente ao nível dos cursos STCW [Segurança Básica (Basic Safety Training), Controlo de Multidões e Segurança e Pessoal que Presta Assistência a Passageiros (Crowd Management Training and Passenger Safety Training), Exercício de Funções Específicas de Proteção (Security Training for Seafarers with Designated Security Duties), Atualização em

⁷⁴ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.dgrm.mm.gov.pt/> >.

⁷⁵ O levantamento da suspensão é feito, a pedido do interessado, desde que cumpridas as normas de aptidão física e psíquica legalmente previstas e nos casos previstos no n.º 3 do artigo 60.º do [Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro](#).

⁷⁶ Os modelos do documento de reconhecimento por autenticação dos certificados profissionais dos marítimos foram aprovados pela [Portaria n.º 230/2020, de 30 de setembro](#).

⁷⁷ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Centro de Formação Profissional das Pescas e do Mar*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://e-for-mar.com/> >.

Segurança Básica (Basic Safety Training Refresher), Sensibilização para a proteção (Security Awareness)].

3. Condições de trabalho a bordo

No âmbito da presente temática, cumpre fazer referência ao [Decreto-Lei n.º 116/97, de 12 de maio](#), que «transpõe para a ordem jurídica interna a [Directiva n.º 93/103/CE, do Conselho, de 23 de Novembro](#)⁷⁸, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca», diploma regulamentado pela [Portaria n.º 356/98, de 24 de junho](#) e que define, entre outros aspetos, «...as obrigações dos diversos intervenientes com responsabilidade nas tarefas efectuadas a bordo e ainda as prescrições mínimas específicas de carácter técnico relativas à utilização de equipamentos de segurança de protecção e de bem-estar adaptados às especificidades do trabalho no mar e às características dos navios», nomeadamente, nos aspetos relativos às obrigações do armador ([artigo 4.º](#)) e às obrigações do comandante ([artigo 5.º](#)), sem prejuízo do disposto no Regime Jurídico da Promoção da Segurança e Saúde no Trabalho, aprovada pela [Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro](#). Ainda a este respeito, cumpre fazer referência ao Regulamento do Regime de Apoio às Ações Coletivas Relativas à Melhoria das Condições de Segurança a Bordo das Embarcações de Pesca, aprovado pelo [Portaria n.º 219/2012, de 19 de julho](#)⁷⁹, com alterações decorrentes da [Portaria n.º 377/2013, de 30 de dezembro](#) e da [Portaria n.º 109/2014, de 22 de maio](#).

É obrigatória a existência a bordo do certificado de lotação de segurança, o qual define o número mínimo e máximo de indivíduos que podem estar a bordo com o navio ou a embarcação a navegar (n.º 2 do artigo 71.º do [Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro](#)), não sendo permitida a navegação sem ter a bordo a tripulação mínima ou caso exceda a tripulação máxima constante do respetivo certificado.

Na fixação da lotação, são considerados os instrumentos em vigor no âmbito da OIT, da OMI, da União Europeia, da União Internacional das Telecomunicações e da Organização Mundial de Saúde nas seguintes matérias:

- Serviços de e quartos;
- Horas de trabalho a bordo ou horas de descanso;

⁷⁸ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Euro-Lex*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A01993L0103-20070627>>.

⁷⁹ Aprova o Regulamento do Regime de Apoio às Ações Coletivas Relativas à Melhoria das Condições de Segurança a Bordo das Embarcações de Pesca, no âmbito da Medida Ações Coletivas, do eixo prioritário n.º 3 do Programa Operacional Pesca 2007-2013 (PROMAR).

- Gestão de segurança;
- Certificação de marítimos;
- Formação de marítimos;
- Segurança e saúde no trabalho; e
- Alojamentos da tripulação.

As regras aplicáveis ao exercício da pesca comercial marítima, a definição das medidas nacionais de conservação dos recursos biológicos e o regime jurídico da autorização, registo e licenciamento dos navios ou embarcações utilizados nessa atividade encontram-se estabelecidos no Regime jurídico do exercício da atividade profissional da pesca comercial marítima e da autorização, registo e licenciamento dos navios ou embarcações utilizadas na referida atividade, aprovado pelo [Decreto-Lei n.º 73/2020, de 23 de setembro](#).

As disposições relativas ao embarque e desembarque dos marítimos e à lotação de segurança das embarcações encontram-se estabelecidas na [Portaria n.º 231/2020, de 30 de setembro](#).

Os marítimos a bordo de um navio ou embarcação que arvore a bandeira nacional ou que navegue em águas sob soberania nacional está proibido de desempenhar qualquer função sob influência de álcool⁸⁰ ou de substâncias psicotrópicas⁸¹.

A bordo de todo o navio ou embarcação que arvorem a bandeira nacional e abrangido pelo [Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro](#) deve ser estabelecida uma língua de trabalho destinada a assegurar, a todo o momento, meios de comunicação verbal efetiva em matéria de segurança entre todos os membros da tripulação, em especial no que se refere à receção e compreensão correta e atempada de mensagens e instruções nessa língua (artigo 76.º).

Aos marítimos é assegurado um período de descanso, conforme previsto na [Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro](#), que regula a atividade de marítimos a bordo de navios que arvoram bandeira portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado português enquanto Estado de bandeira ou do porto.

Assim, e de acordo com a referida lei, o período normal de trabalho não pode exceder 8 horas por dia e 48 horas por semana (artigo 9.º), estando a atividade do marítimo sujeita, em alternativa, ao limite máximo da duração do trabalho ou ao limite mínimo de horas de descanso da seguinte forma:

- A duração do trabalho, incluindo trabalho suplementar, não pode ser superior a:
 - 14 horas por cada período de 24h; e
 - 72 horas por cada período de sete dias.

⁸⁰ Considera-se sob influência de álcool, o marítimo que apresente uma taxa igual ou superior a 0,05 % de alcoolemia no sangue ou a 0,25 mg/l de teor de álcool no ar expirado, ou a uma quantidade de álcool que conduza a essas concentrações.

⁸¹ Considera-se sob influência de substâncias psicotrópicas, o marítimo que, após exame realizado nos termos da legislação nacional que regulamenta esta matéria, seja como tal considerado em relatório médico ou pericial.

- O marítimo tem direito a um período de descanso não inferior a:
 - 10 horas em cada período de 24h⁸²; e
 - 77 horas em cada período de sete dias.

A opção entre a sujeição do marítimo a um regime de duração de trabalho ou a um regime de duração do período de descanso é feita por convenção coletiva ou contrato de trabalho, ou, na sua falta, pelo armador.

É possível a existência de regras de tempos de trabalho e tempos de descanso diferentes desde que exista convenção coletiva que preveja, nomeadamente, períodos mais frequentes e mais longos, descanso compensatório para inscritos marítimos em regime de quartos ou marítimos a bordo de navios afetos a viagens de curta duração.

Os tempos de trabalho, trabalho suplementar e descanso devem ser registados e mantidos atualizados pelo armador por um período de cinco anos (artigo 12.º)⁸³.

É igualmente garantido um dia de descanso semanal do marítimo a bordo. O comandante deve autorizar, sempre que possível, o desembarque do marítimo nos portos de escala do navio (Artigo 11.º).

O regime de férias é o estabelecido no Código do Trabalho e tem a duração mínima de dois dias e meio consecutivos por cada mês de duração do contrato de trabalho, ou proporcionalmente no caso de mês incompleto (artigo 17.º).

O armador deve assegurar o tratamento, pagando os respetivos encargos, do marítimo que, estando em viagem, sofra doença natural ou acidente que não seja de trabalho e necessite de tratamento em terra fora do território nacional, incluindo os cuidados dentários essenciais (artigo 21.º), devendo o armador assumir o alojamento e alimentação ao marítimo durante o período de tratamento, a bordo, em terra ou à espera de ser repatriado.

Relevo ainda para o [Decreto-Lei n.º 101-F/2020, de 7 de dezembro](#), que transpõe as Diretivas (UE) [2017/159](#) e [2018/131](#), relativas ao trabalho a bordo das embarcações de pesca e à atividade de marítimos a bordo de navios, aprovado no âmbito da autorização legislativa concedida pela [Lei n.º 62/2020, de 13 de outubro](#) e que, entre outros objetivos, visa assegurar a existência de sistemas de garantia financeira, rápidos e eficazes, para dar assistência a marítimos abandonados pelo armador, e garantir o pagamento pelo armador de uma indemnização em caso de morte ou incapacidade de longa duração do marítimo resultante de acidente de trabalho ou de doença profissional.

⁸² As 10 horas de descanso não podem ser divididas por mais de dois períodos devendo um período ter, pelo menos, seis horas de duração. O intervalo entre dois períodos de descanso, consecutivos ou interpolados, não pode ser superior a 14 horas.

⁸³ [Recomendação da Assembleia da República n.º 215/2019, de 3 de outubro](#), que «recomenda ao Governo a retificação da contagem de tempos de trabalho dos trabalhadores da pesca local e costeira para efeitos de pensões e reformas e devida reposição dos seus direitos».

4. Remuneração e as suas diferentes componentes

As remunerações são reguladas por Convenção coletiva de trabalho, acordo de empresa ou, na falta deles, pelo respetivo contrato de trabalho⁸⁴. A título de exemplo, na [convenção coletiva de trabalho](#)⁸⁵ celebrado entre a ADAPI — Associação dos Armadores das Pescas Industriais e o Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector das Pescas (pesca do largo) encontra-se prevista a formula de calcula do trabalho suplementar. Assim, a remuneração suplementar é calculada da seguinte forma:

Cláusula 19.^a

Remuneração do trabalho suplementar

1 — O trabalho suplementar prestado em dia normal de trabalho será remunerado da seguinte forma:

a) Para a 1.^a hora suplementar em dias úteis:

$$RH = \left(\frac{VM \times 12}{52 \times 40} + \frac{SD}{8} \right) \times 1,5$$

b) Para a 2.^a hora ou fracção subsequentes em dias úteis:

$$RH = \left(\frac{VM \times 12}{52 \times 40} + \frac{SD}{8} \right) \times 1,75$$

2 — O trabalho suplementar prestado ao sábado, domingo ou feriado será remunerado da seguinte forma:

$$RH = \left(\frac{VM \times 12}{52 \times 40} + \frac{SD}{8} \right) \times 2$$

3 — Para efeitos desta cláusula, considera-se *VM* como o vencimento mensal a que o trabalhador tem direito no momento em que presta o trabalho suplementar e *SD* o subsídio diário de presença.

⁸⁴ As convenções colectivas de trabalho publicadas no Boletim do Trabalho e Emprego e disponíveis no sítio da Internet da [DGERT](#) são as seguintes:

- Entre a [ADAPI — Associação dos Armadores das Pescas Industriais e o Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector das Pescas](#) (pesca do largo);
- Entre a [ADAPI — Associação dos Armadores das Pescas Industriais e o SITEMAQ — Sindicato de Mestrança e Marinhagem da Marinha Mercante, Energia e Fogueiros de Terra e outros](#) (pesca do largo);
- Entre a [ADAPI — Associação dos Armadores das Pescas Industriais e o Sindicato Nacional dos Trabalhadores do Sector das Pescas](#) (pesca do arrasto costeiro);
- Entre a [ADAPI — Associação dos Armadores das Pescas Industriais e o SITEMAQ — Sindicato de Mestrança e Marinhagem da Marinha Mercante, Energia e Fogueiros de Terra e outro](#) (arrasto do largo de crustáceos);
- Portaria de extensão dos contratos coletivos entre a [ADAPI — Associação dos Armadores das Pescas Industriais e a Federação dos Sindicatos do Sector da Pesca](#) e entre a mesma associação de empregadores e o [SITEMAQ — Sindicato da Mestrança e Marinhagem da Marinha Mercante, Energia e Fogueiros de Terra](#) (pesca do arrasto costeiro); e
- Portaria de extensão dos contratos coletivos entre a [ADAPI — Associação dos Armadores das Pescas Industriais e a Federação dos Sindicatos do Sector da Pesca](#) e entre a mesma associação de empregadores e o [SITEMAQ — Sindicato da Mestrança e Marinhagem da Marinha Mercante, Energia e Fogueiros de Terra](#) (pesca do arrasto costeiro).

⁸⁵ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Boletim do Trabalho e do Emprego*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < http://bte.gep.msess.gov.pt/completos/2010/bte45_2010.pdf >.

A mesma convenção coletiva define o montante do subsídio de alimentação, no caso de o armador não a fornecer, em 15,50€ diários desdobrados da seguinte forma: 1,25€ pelo pequeno almoço, 6,50€ pelo almoço e jantar e 1,25€ para a ceia.

Por seu turno, a retribuição compreende o vencimento mensal fixo, as diuturnidades, o subsídio de natal ou 13.º mês, uma percentagem de pesca ou equivalente, o subsídio de férias, um subsídio de gases, o subsídio de alimentação, bem como qualquer outro subsídio previsto que tenha carácter regular. O vencimento diário é calculado através da multiplicação do vencimento mensal por doze, dividindo o resultado por 365.

Os vencimentos de cada uma das categorias profissionais encontram-se estabelecidos no anexo I. Assim,

Tabela de vencimentos

Categoria	Percentagem de pesca	Salário mensal fixo de mar (euros)	Remuneração mínima mensal de mar garantida na totalidade da duração da viagem (euros)	Salário mensal fixo de terra (euros)	Subsídio diário de reparação em terra (euros)
Capitão	2,85	420	3068	170	19,5
Imediato	1,65	345	2619	143	19,5
Piloto	1,1	270	1871	113	18
Chefe de máquinas	1,85	345	2769	143	19,5
Segundo-maquinista	1,55	250	2320	113	18
Terceiro-maquinista	1,05	225	1572	105	17
Ajudante de maquinista	0,55	195	1073	100	15,5
Electricista	1,05	225	1572	105	17
Enfermeiro	0,95	245	1572	105	17
Cozinheiro	0,95	245	1572	105	17
Ajudante de cozinheiro	0,55	195	1073	100	15,5
Empregado de câmaras	0,55	195	1073	100	15,5
Contramestre	0,95	245	1572	105	17
Substituto de contramestre	0,70	220	1272	105	17
Mestre de redes	0,95	245	1572	105	17
Substituto de mestre de redes	0,70	220	1272	105	17
Redeiro	0,55	195	1073	100	17
Escalador	0,55	195	1073	100	17
Guincheiro	0,55	205	1073	100	15,5
Aprendiz de redeiro	0,45	195	923	100	15,5
Pescador	0,40	195	823	100	15,5

Depositado em 25 de Novembro de 2010, a fl. 94 do livro n.º 11, com o n.º 221/2010, nos termos do artigo 494.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de Fevereiro.

Salienta-se ainda o acordo de empresa entre a [Docapesca - Portos e Lotas, S.A. e a Federação dos Sindicatos do Sector da Pesca - Alteração salarial e outras/texto consolidado](#)⁸⁶, cuja versão mais recente se apresenta.

No quadro da atual situação pandémica, e em função da matéria em apreço, cumpre ainda fazer referência ao [Decreto-Lei n.º 20-B/2020, de 6 de maio](#), que estabelece um apoio extraordinário e temporário, a título de compensação salarial, aos profissionais da pesca, em resultado da pandemia da doença COVID-19.

5. Proteção social específica na doença e reforma

⁸⁶ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Boletim do Trabalho e do Emprego*. [Consultado em 9 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < http://bte.gep.msess.gov.pt/completos/2018/bte41_2018.pdf >.

Conforme decorrente do Regime Jurídico da Promoção da Segurança e Saúde no Trabalho, aprovado pela [Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro](#), nomeadamente ao nível do seu [artigo 76.º](#), «a promoção e vigilância da saúde podem ser asseguradas através das unidades do Serviço Nacional de Saúde, de acordo com legislação específica aprovada pelo ministério responsável pela área da saúde...», estando aqui incluídos os trabalhadores da atividade de pesca em embarcação com comprimento inferior a 15 m cujo armador não explore mais do que duas embarcações de pesca até esse comprimento.

É da responsabilidade do armador assegurar o tratamento, pagando os respetivos encargos, do marítimo que, estando em viagem, sofra doença natural ou acidente que não seja de trabalho e necessite de tratamento em terra fora do território nacional, incluindo os cuidados dentários essenciais, conforme disposto no n.º 1 do [artigo 21.º](#) da [Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro](#).

O marítimo não seja beneficiário do Serviço Nacional de Saúde tem acesso, em condições idênticas às do beneficiário, às instituições daquele para efeitos de proteção da saúde e de cuidados médicos, incluindo cuidados dentários essenciais, competindo ao armador assegurar os pagamentos de cuidados de saúde prestados em caso de doença natural ou acidente que não seja de trabalho (n.ºs 4 e 5 do artigo 21.º).

Em caso de doença ou acidente do marítimo a bordo que o impossibilite de prestar atividade, o armador deve pagar àquele:

- A retribuição ou a diferença entre esta e o subsídio de doença ou a indemnização por incapacidade temporária para o trabalho resultante de acidente de trabalho ou doença profissional, durante o período em que o marítimo esteja a bordo ou desembarcado à espera de ser repatriado;
- E, após o período referido e caso o marítimo não tenha direito ao subsídio ou à indemnização prevista, um montante equivalente ao primeiro ou, não sendo este determinável, correspondente a metade da retribuição, durante 16 semanas a contar do início da doença ou do acidente.

Quando à questão da aposentação, os trabalhadores inscritos marítimos que exercem a atividade das pescas foram abrangidos pelo regime geral de segurança social a partir de 1970, considerando-se uma profissão especialmente penosa ou desgastante com acesso à pensão de velhice em condições especiais, sendo que, aos trabalhadores inscritos como marítimos que exerçam atividades na pesca, beneficiários da Caixa de Previdência e Abono de Família dos Profissionais de Pesca, possam ter acesso às pensões de velhice a partir dos 55 anos de idade, desde que totalizem, pelo menos, 30 anos de serviço, conforme previsto no [Decreto Regulamentar n.º 40/86, de 12 de setembro](#), com as alterações introduzidas pelo [Decreto Regulamentar n.º 2/98, de 4 de fevereiro](#).

Releva ainda para efeitos da matéria em apreço o [Decreto Regulamentar n.º 2/2021, de 19 de abril](#), que «estabelece um regime especial de contabilização do tempo de serviço para acesso à reforma dos profissionais da pesca», decorrente do disposto no [artigo 78.º](#) da [Lei n.º 75-B/2020, de 31 de dezembro](#), e que veio alterar o [artigo 17.º](#) do [Decreto Regulamentar n.º 1-A/2011, de 3 e janeiro](#)⁸⁷.

REINO UNIDO

As informações fornecidas resultam de informação constante do [UK's Department for Transport and Maritime & Coastguard Agency \(MCA\)](#)⁸⁸.

1. Categorias profissionais

De acordo com o MCA, e conforme constante do [annual statistical paper on seafarers in the UK](#)⁸⁹, verifica-se a existência das seguintes categorias profissionais, respetivamente:

- *Master* (Mestre) – Elemento com um conjunto de poderes e responsabilidades ao abrigo da legislação aplicável;
- *Certificat ed officer* (Oficial Certificado) – Elementos detentores de um certificado de competência (CoC), ou equivalente, obtido no Reino Unido e emitido pelo MCA;
- *Trainee Officer/cadets* (Cadetes) – Elementos não considerados para efeito da tripulação do navio, estando contudo a bordo da embarcação para efeitos de aquisição de experiência; e
- *Uncertificat ed officers* (Oficiais não certificados) – Elementos da embarcação sem documento certificativo, que trabalham em funções técnicas ou na vertente de *caterig/hotelaria*;
- *Ratings* (Trabalhadores semi-qualificados) – Elementos da embarcação já com determinado nível de experiência, sem obrigatoriedade de revalidação de competências ao nível da

⁸⁷ Regulamentação do Código dos Regimes Contributivos do Sistema Previdencial de Segurança Social, aprovado pela Lei n.º 110/2009, de 16 de Setembro

⁸⁸ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do [UK's Department for Transport and Maritime & Coastguard Agency](#). [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency> >.

⁸⁹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do [UK's Department for Transport and Maritime & Coastguard Agency](#). [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/851275/seafarers-in-the-uk-shipping-industry-2019.pdf >.

categoria dos oficiais certificados. Estão incluídos também nesta categoria pessoal da hotelaria e *catering*.

2. Certificação e formação profissional

Relativamente a requisitos de formação e certificação a marítimos que prestem serviços a bordo de embarcações de pesca, para efeitos do acesso à profissão de marítimo no Reino Unido, o trabalhador deve ter pelo menos 16 anos (18 para trabalhadores noturnos), sendo obrigatória a apresentação de um atestado médico, assim como o respetivo certificado de formação. O *Certificate of Competence* exigido depende das características da embarcação de pesca, assim como da área em que este opera. Para informações adicionais, refere-se a consulta do [MCA guide on fishing certification and training](#)⁹⁰.

3. Condições de trabalho a bordo

As condições de trabalho dos marítimos no Reino Unido seguem a Convenção do Trabalho Marítimo (MLC), sendo de relevar a sua aplicabilidade nos termos do disposto no [MLC 2006 titles 1 to 5: regulations, guidance and information](#)⁹¹. Importa contudo referir que as embarcações no Reino Unido não estão a coberto das regras da MLC, uma vez que as mesmas decorrem do [Merchant Shipping Act 1995](#)⁹² e respetiva regulamentação. As condições de trabalho em embarcações de pesca seguem o disposto no [Merchant Shipping and Fishing Vessels \(Health and Safety at Work\) Regulations 1997](#), sendo ainda de referir o [MCA guide: Fishing vessels health and safety](#)⁹³, onde se detalham as regras mais relevantes.

Relativamente à regulamentação sobre o horário de trabalho, as mesmas decorre do [Fishing Vessels \(Working Time: Sea-fishermen\) Regulations 2004](#), sendo que o guia acima identificado sintetiza e ressalva os seguintes elementos, respetivamente:

⁹⁰ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *UK's Department for Transport and Maritime & Coastguard Agency*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.gov.uk/guidance/fishing-certification-and-training>>.

⁹¹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *UK's Department for Transport and Maritime & Coastguard Agency*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.gov.uk/guidance/mlc-2006-titles-1-to-5-regulations-guidance-and-information>>.

⁹² Diploma consolidado retirado do portal oficial *legislation.gov.uk*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes ao Reino Unido são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

⁹³ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *UK's Department for Transport and Maritime & Coastguard Agency*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.gov.uk/guidance/fishing-vessel-health-and-safety#working-time-regulations-for-sea-fishermen>>.

- O horário de trabalho de um marítimo não deve exceder 48 horas num período de sete dias, durante uma média de 52 semanas;
- As horas de descanso não devem ser inferiores a dez horas por período de 24 horas, ou, alternativamente, 77 horas por semana;
- Os marítimos devem ter pelo menos quatro semanas de férias anuais;
- Poderão verificar-se exceções por razões técnicas ou operacionais, por exemplo, em situações de emergência.

No quadro da implementação da ILO Work in Fishing Convention, no que concerne a embarcações de pescas iguais ou superiores a 500GT deverão requerer um *Safe Manning Document*. O presente procedimento pode ser consultado no [MCA guide on safe manning](#)⁹⁴.

4. Remuneração e as suas diferentes componentes

A retribuição salarial decorre de acordos estabelecidos pela tripulação da embarcação, no quadro regulatório decorrente do [Merchant Shipping \(Seamen's Wages and Accounts\) \(Fishing Vessels\) Regulations 1972](#). Este enquadramento legal requerer o pagamento de salário pelo menos uma vez por mês, exigindo igualmente a prestação de contas dessas retribuições, assim como a limitação das circunstâncias em que as deduções salariais possam ocorrer. Detalhes adicionais relativos às características das retribuições salariais podem ser consultadas no [MCA guidance on the payment of fishermen](#)⁹⁵. Em paralelo ao quadro regulatório supracitado, o salário mínimo nacional foi também recentemente estendido à maioria das categorias dos marítimos no Reino Unido, processo detalhado a partir do [Government guidance on calculating the minimum wage](#)⁹⁶, sendo de relevar a sua aplicabilidade nas seguintes situações, respetivamente, nas águas e portos do Reino Unido e nas águas territoriais do Reino Unido, independentemente da nacionalidade ou da bandeira da embarcação e em determinados domínios da plataforma continental.

⁹⁴ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *UK's Department for Transport and Maritime & Coastguard Agency*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.gov.uk/guidance/how-to-apply-for-a-safe-manning-document#fishing-vessels>>.

⁹⁵ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *UK's Department for Transport and Maritime & Coastguard Agency*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/950571/MGN_585__F__ILO_work_in_fishing_convention_payment_of_fishermen.pdf>.

⁹⁶ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *UK's Department for Business, Energy & Industrial Strategy*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.gov.uk/guidance/calculating-the-minimum-wage>>.

5. Proteção social específica na doença e reforma

De acordo com o MCA, a elegibilidade dos marítimos encontra-se abrangida pela legislação do Reino Unido através de um sistema de inscrição obrigatória, sendo o plano de descontos assim como os requisitos contributivos, definidos em função de critérios específicos. Estes requisitos não são aplicáveis nos casos de marítimos enquadrados na categoria de trabalhadores Independentes. A legislação aplicável para as metodologias em apreço decorrem do [HL Deb 19 May 2020 c1002](#)⁹⁷ e do [The automatic enrolment \(offshore employment\) amendment regulations 2020 \(SI 2020/634\)](#). Informações adicionais sobre a matéria em apreço podem também ser consultadas no paper [Auto-enrolment: current issues](#)⁹⁸.

No que concerne à proteção na saúde, o contexto legal aplicável decorre do [Merchant Shipping and Fishing Vessels \(Medical Stores\) Regulations 1995](#), assim como do [Merchant Shipping \(Work in Fishing Convention\) Regulations 2018](#), através do qual se implementa a [ILO Work in Fishing Convention](#)⁹⁹ e onde se define regras específicas para os apoios à saúde de marítimos. Informações adicionais podem também ser consultadas no [MCA guide on medical care for fishermen](#)¹⁰⁰.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO

A [Organização Internacional do Trabalho](#)¹⁰¹, doravante designada de OIT, tem competências para preparar convenções e recomendações. As primeiras são acordos internacionais que devem ser ratificadas pelos diversos Estados-Membro enquanto que as segundas não operam diretamente

⁹⁷ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Us Parliament*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < [https://hansard.parliament.uk/Lords/2020-05-19/debates/F3484656-2AB3-47F0-A031-7F2C238AF9B6/AutomaticEnrolment\(OffshoreEmployment\)\(Amendment\)Order2020#contribution-09CFC9D6-F105-419D-B5AC-11ADBDC9C8A8](https://hansard.parliament.uk/Lords/2020-05-19/debates/F3484656-2AB3-47F0-A031-7F2C238AF9B6/AutomaticEnrolment(OffshoreEmployment)(Amendment)Order2020#contribution-09CFC9D6-F105-419D-B5AC-11ADBDC9C8A8)>.

⁹⁸ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *House of Commons Library*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/sn06417/>>. *Commons Library Briefing Paper, CBP 6417, Feb 2021, p19*.

⁹⁹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *International Labour Organization*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188>..

¹⁰⁰ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *UK's Department for Transport and Maritime & Coastguard Agency*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/757255/MGN_586__F_ILO_work_in_fishing_convention_medical_care.pdf>.

¹⁰¹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *International Labour Organization*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/monitoring-implementation-tools/lang--en/index.htm>>.

como fontes de direito, mas recomendam os Estados a adotar medidas conducentes a atingir um resultado determinado.

A Conferência Geral da OIT na sua 94.^a sessão, em Genebra, a 23 de fevereiro de 2006, adotou uma [Convenção sobre o Trabalho Marítimo¹⁰²](#) que Portugal aprovou através da [Resolução da Assembleia da República n.º 4/2015, de 12 de janeiro](#) e ratificou através do [Decreto do Presidente da República n.º 7/2015, de 12 de janeiro](#). Esta Convenção foi adotada com o objetivo de criar um instrumento único que agregasse todas as normas atualizadas aplicáveis ao trabalho marítimo a nível internacional, uma vez que estas se encontravam espalhadas por diversas convenções adotadas desde 1919.

A Convenção é composta por três partes distintas, mas ligadas entre si: os Artigos, as Regras e o Código. Os artigos e as regras estabelecem os direitos e os princípios fundamentais aplicáveis ao trabalho marítimo, bem como as obrigações a que os Estados que ratificam a Convenção estão sujeitos. Por sua vez o Código estabelece a forma como as Regras são aplicadas e subdivide-se em duas partes: uma parte A, com as normas obrigatórias e uma parte B, com os princípios orientadores e de carácter voluntário.

As regras e o código estão agrupados em cinco títulos: (1) Condições mínimas exigidas para o trabalho dos marítimos a bordo dos navios, (2) condições de trabalho, (3) Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa, (4) proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social, (5) cumprimento e aplicação das disposições.

A regra 2.2 da Convenção estabelece as garantias mínimas no que aos salários diz respeito. O n.º 4 da norma A2.2 garante que os marítimos possam fazer chegar as suas remunerações às respetivas famílias através de:

- De um sistema que lhes permita solicitar, no início das suas funções ou no seu decurso, que uma parte dos seus salários seja regularmente paga às respetivas famílias, por transferência bancária ou meios análogo; ou
- Da obrigação de estes pagamentos serem efetuados atempada e diretamente à pessoa ou pessoas por eles designadas.

O princípio orientador B2.2.1 define “salário ou retribuição base” aquela recebida, independentemente dos respetivos elementos, por um período normal de trabalho, excluindo o pagamento de horas suplementares, prémios ou gratificações, subsídios, férias pagas e outras prestações complementares. Seguidamente, define-se “salário consolidado” como aquele composto pela retribuição base e outras prestações relacionadas com o salário. O salário consolidado pode incluir o pagamento de todas as horas suplementares efetuadas e todas as outras prestações relacionadas com o salário ou pode incluir apenas algumas prestações, no caso de um salário

¹⁰² As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *International Labour Organization*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090300.pdf>.

parcialmente consolidado. O cálculo e forma de pagamento encontra acolhimento no princípio orientador B2.2.2.

Quando o marítimo receba o seu salário e uma compensação por horas extra, o período normal de trabalho no mar e no porto, para efeitos de cálculo de salário, não deve ser superior a oito horas por dia e, para efeitos do cálculo das horas extraordinárias, o período normal de trabalho por semana, remunerado pelo salário base ou retribuição base, deve ser fixado pela legislação nacional, desde que não se encontre já fixado por convenções coletivas e não deve ser superior a 48h. As horas suplementares deve ser, pelo menos, 25 por cento superiores à taxa horária do salário ou retribuição base e determinadas pela legislação nacional ou convenção coletiva.

Já no caso do marítimo que recebe o salário integral ou parcialmente consolidado, é necessária a expressa previsão do número de horas que o marítimo deve cumprir, bem como todas as prestações complementares. É necessária a previsão expressa de quantas horas suplementares são pagas como horas de trabalho, efetuadas para além das horas remuneradas pelo salário consolidado e que devem ser, pelo menos, 25 por cento superior à taxa horária base correspondente à duração normal de trabalho. Salieta-se ainda a existência do princípio de não discriminação salarial, no qual os marítimos devem ser retribuídos igualmente por trabalho de igual valor, dentro do mesmo navio.

O título 4 da Convenção é todo dedicado à proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social. Assim, e de acordo com a regra 4.1, todos os Membros devem assegurar que os marítimos que trabalhem a bordo de navios que arvoram a sua bandeira estejam abrangidos por medidas adequadas para a proteção da saúde e que tenham acesso a cuidados médicos rápidos e adequados durante todo o período de serviço a bordo, de forma gratuita.

A regra 4.5 tem como objetivo garantir que todos os marítimos beneficiem de um sistema de segurança social, devendo para tal, todos os Membros assegurar que aqueles beneficiam de uma proteção de segurança social. A norma A4.5 considera como ramos essenciais para atingir, progressivamente, a proteção completa de segurança social os cuidados médicos, o subsídio de doença, o subsídio de desemprego, a pensão de reforma por velhice, a indemnização em caso de acidente de trabalho ou doença profissional, as prestações familiares, o subsídio de maternidade, a pensão de invalidez e a pensão de sobrevivência.

UNIÃO EUROPEIA

Com o estabelecimento da igualdade de acesso às zonas de pesca dos Estados-Membros para todos os pescadores, em paralelo com a reserva de uma faixa costeira destinada à atividade dos pescadores locais, a partir de 1970, foi lançada as bases do mercado comunitário dos produtos de pesca e de uma política estrutural com vista à modernização da frota de pesca e das suas infraestruturas. O alargamento em 1976, pelos Estados-membros, da zona de exploração de recursos marinhos, assim como o alargamento de 1981, acabou por retardar a criação da política comum de pescas até 1983.

Nos termos do disposto nos artigos 38.º a 43.º do [Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia](#)¹⁰³ (TFUE), a *União define e executa uma política comum da agricultura (PAC) e pescas, tendo a política agrícola comum*¹⁰⁴ como objetivos:

- a) *Incrementar a produtividade da agricultura, fomentando o progresso técnico, assegurando o desenvolvimento racional da produção agrícola e a utilização ótima dos fatores de produção, designadamente da mão-de-obra;*
- b) *Assegurar, deste modo, um nível de vida equitativo à população agrícola, designadamente pelo aumento do rendimento individual dos que trabalham na agricultura;*
- c) *Estabilizar os mercados;*
- d) *Garantir a segurança dos abastecimentos;*
- e) *Assegurar preços razoáveis nos fornecimentos aos consumidores;*

Tendo em vista alcançar estes objetivos, pode prever-se, no âmbito da PAC, nomeadamente uma coordenação eficaz dos esforços empreendidos nos domínios da formação profissional, da investigação e da divulgação da agronomia, que pode incluir projetos ou instituições financiadas em comum, assim como ações comuns destinadas a promover o consumo de certos produtos.

A [política comum das pescas](#)¹⁰⁵ (PCP) foi formulada pela primeira vez no Tratado de Roma, associada à política agrícola comum, e desde a sua reforma em 2002, tem como principal objetivo desenvolver uma pesca sustentável e garantir rendimentos e empregos estáveis aos pescadores, abastecer os consumidores, preservando, ao mesmo tempo, o frágil equilíbrio dos ecossistemas marinhos. Esta reforma introduziu uma abordagem de longo prazo na gestão das atividades de pesca, incluindo a preparação de medidas de emergência, envolvendo planos de recuperação plurianuais para as unidades populacionais que se encontrem fora dos limites biológicos de segurança e planos de gestão plurianuais para as outras unidades populacionais.

¹⁰³ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Euro-lex*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:9e8d52e1-2c70-11e6-b497-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_3&format=PDF >.

¹⁰⁴ Conforme refere o n.º do artigo 38.º do TFUE, «[a]s referências à política agrícola comum ou à agricultura e a utilização do termo "agrícola" entendem-se como abrangendo também as pescas, tendo em conta as características específicas deste setor...»

¹⁰⁵ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Parlamento Europeu*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/114/politica-comum-das-pescas-criacao-e-evolucao> >.

A fim de garantir um acompanhamento mais eficaz, transparente e justo, foi criada a [Agência Europeia de Controlo das Pescas](#)¹⁰⁶ (AECF), baseada em Vigo (Espanha), que elabora [planos de utilização conjunta](#)¹⁰⁷ para organizar a afetação dos recursos humanos e materiais nacionais que permitem aos Estados-membros levar a cabo os controlos e inspeções, os quais se aplicam às pescarias de acordo com um [programa específico de controlo e inspeção](#)¹⁰⁸ ou um [regime de controlo internacional](#)¹⁰⁹. Adicionalmente, a AECF assiste as autoridades nacionais no desempenho de funções de guarda costeira, em colaboração com a [Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira](#)¹¹⁰ e a [Agência Europeia da Segurança Marítima](#)¹¹¹.

A reforma de 2002 permitiu ainda uma maior participação dos pescadores nas decisões que os afetam, através da criação de [conselhos consultivos regionais](#)¹¹² (CCR), compostos por pescadores, peritos, representantes de outros setores relacionados com a pesca e a aquicultura, bem como autoridades regionais e nacionais, grupos ambientalistas e consumidores.

Em 2013, foi alcançado um acordo sobre o regime de pescas, assente em três pilares principais:

- A nova PCP ([Regulamento \(UE\) n.º 1380/2013](#)^{113 114});
- A organização comum dos mercados dos produtos da pesca e da aquicultura ([Regulamento \(UE\) n.º 1379/2013](#));
- O novo Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas (FEAMP) ([Regulamento \(UE\) n.º 508/2014](#)).

A nova PCP visa garantir que as atividades de pesca e de aquicultura sejam sustentáveis do ponto de vista ambiental a longo prazo e geridas de um modo coerente com os objetivos de alcançar benefícios económicos, sociais e de emprego.

Na sua Comunicação ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões intitulada "[Objectivos estratégicos e recomendações para a](#)

¹⁰⁶ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Agência Europeia de Controlo das Pescas*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.efca.europa.eu/en>>.

¹⁰⁷ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Agência Europeia de Controlo das Pescas*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.efca.europa.eu/en/content/joint-deployment-plans-eu-waters>>.

¹⁰⁸ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Agência Europeia de Controlo das Pescas*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.efca.europa.eu/en/content/eu-operations>>.

¹⁰⁹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Agência Europeia de Controlo das Pescas*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.efca.europa.eu/en/content/international-operations>>.

¹¹⁰ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Agência Europeia da Guarda de Fronteiras e Costeira*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/frontex_pt>.

¹¹¹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Agência Europeia da Segurança Marítima*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_pt>.

¹¹² As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Comissão Europeia*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< https://ec.europa.eu/oceans-and-fisheries/index_en>.

¹¹³ Altera os Regulamentos (CE) n.º 1954/2003 e (CE) n.º 1224/2009 do Conselho e revoga os Regulamentos (CE) n.º 2371/2002 e (CE) n.º 639/2004 do Conselho e a Decisão 2004/585/CE do Conselho.

¹¹⁴ Diploma consolidado retirado do portal oficial *Euro-lex*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes à União Europeia são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário.

[política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018](#)”, a Comissão identificou uma vasta gama de desafios futuros, nomeadamente o transporte marítimo da UE no contexto de mercados globalizados e a pressão da concorrência, a aposta nos recursos humanos, incentivando as profissões do transporte marítimo, a melhoria da formação, o estímulo de perspetivas de carreira vitalícias, bem como a melhoria da imagem da navegação marítima, melhorias na segurança marítima e prevenção do terrorismo e da pirataria e a promoção da investigação e inovação visando otimizar a eficiência energética dos navios, redução da pegada ecológica e melhoria da qualidade de vida no mar.

O [Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas](#)¹¹⁵ (FEAMP), um dos cinco [Fundos Europeus Estruturais e de Investimento](#)¹¹⁶ (FEEI), apoia quatro domínios principais: sustentabilidade ambiental, competitividade, crescimento azul no quadro da aquicultura e melhoria das condições sociais, com investimentos para melhorar a saúde, higiene e segurança a bordo, formação profissional para os pescadores e a instituição de um fundo de seguro mutualista para cobrir catástrofes naturais e ambientais ou problemas de saúde.

Criada na sequência do [Livro Verde sobre os diferentes aspectos de uma futura política marítima comunitária](#) e da Comunicação da Comissão de 10 de outubro de 2007 – [Uma política marítima integrada para a União Europeia](#), a [Política Marítima Integrada da UE](#)¹¹⁷ (PMI) visa promover o desenvolvimento sustentável de todas as atividades marítimas e das regiões costeiras, através de uma estratégia europeia global para a investigação marinha e marítima, tal como a [Diretiva-Quadro Estratégia Marinha](#) e o programa [Horizonte 2020](#)¹¹⁸, e da cooperação reforçada ao nível da governação internacional dos oceanos e, à escala europeia, através da [Política Europeia de Vizinhança](#)¹¹⁹.

Segundo o disposto na alínea *b*) do n.º 2 do artigo 4.º do [TFUE](#), as políticas sociais constituem um domínio de competência partilhada entre a União Europeia (UE) e os Estados-Membros, estipulando o n.º 3 do artigo 5.º [TFUE](#) que a União pode tomar iniciativas de modo a garantir a coordenação das políticas sociais dos Estados-Membros. Além disso, o artigo 153.º do [TFUE](#) estabelece que a “saúde e a segurança dos trabalhadores”, as “condições de trabalho” e a

¹¹⁵ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Comissão Europeia*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< https://ec.europa.eu/oceans-and-fisheries/index_en>.

¹¹⁶ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Comissão Europeia*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< https://ec.europa.eu/info/funding-tenders/funding-opportunities/funding-programmes/overview-funding-programmes/european-structural-and-investment-funds_pt>.

¹¹⁷ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Parlamento Europeu*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/121/politica-maritima-integrada-da-uniao-europeia>>.

¹¹⁸ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Comissão Europeia*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/sites/default/files/H2020_PT_KI0213413PTN.pdf>.

¹¹⁹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet do *Parlamento Europeu*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/170/politica-europeia-de-vizinhanca>>.

“Segurança social e proteção social dos trabalhadores”, são alguns dos domínios em que a União apoia e completa a ação dos estados.

No âmbito da proteção da saúde e segurança dos trabalhadores destaca-se a [Diretiva 89/391/CEE](#) relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho¹²⁰. Esta Diretiva-Quadro influenciou a criação de outros atos legislativos, nomeadamente no que se refere às prescrições mínimas de segurança e de saúde para os locais de trabalho, prescrições mínimas para a sinalização de segurança e/ou de saúde no trabalho, segurança e saúde na utilização de equipamento de trabalho, movimentação manual de cargas que comportem riscos, prescrições mínimas de segurança e de saúde a aplicar nos estaleiros temporários ou móveis, prescrições mínimas destinadas a melhorar a proteção em matéria de segurança e saúde dos trabalhadores das indústrias extrativas por perfuração, a céu aberto ou subterrâneas, segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca¹²¹, proteção dos trabalhadores contra riscos ligados à exposição a agentes cancerígenos ou mutagénicos durante o trabalho, segurança e da saúde dos trabalhadores contra os riscos ligados à exposição a agentes químicos no trabalho ou agentes biológicos¹²². Esta Diretiva 89/391/CEE constituiu a base para a instituição da [Agência Europeia para a Segurança e a Saúde no Trabalho](#)¹²³ (EU-OSHA).

Cumpre ainda fazer referência ao [Pilar Europeu dos Direitos Sociais](#)¹²⁴, proclamado em 2017, com o intuito de garantir aos cidadãos novos e efetivos direitos em três categorias chave: igualdade de oportunidades e acesso ao mercado de trabalho, condições de trabalho justas e proteção social e inclusão, com [20 princípios](#)¹²⁵ onde se refere que as condições de trabalho justas englobam um emprego seguro e adaptável, bem como um ambiente de trabalho são, seguro e bem adaptado e proteção de dados, referindo ainda que os *trabalhadores têm direito a um ambiente de trabalho*

¹²⁰ Modificada por:

[Regulamento \(CE\) n.º 1882/2003](#) do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de Setembro de 2003 que adapta à Decisão 1999/468/CE do Conselho, as disposições relativas aos comités que assistem a Comissão no exercício das suas competências de execução previstas em actos sujeitos ao artigo 251.º do Tratado;

[Diretiva 2007/30/CE](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, que altera a Directiva 89/391/CEE do Conselho, as suas directivas especiais e as Directivas 83/477/CEE, 91/383/CEE, 92/29/CEE e 94/33/CE do Conselho, tendo em vista a simplificação e a racionalização dos relatórios relativos à aplicação prática;

[Regulamento \(CE\) n.º 1137/2008](#) do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2008, que adapta à Decisão 1999/468/CE do Conselho certos actos sujeitos ao procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado, no que se refere ao procedimento de regulamentação com controlo.

¹²¹ [Diretiva 93/103/CE — Prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca](#)

¹²² [Diretiva 89/654/CEE, Diretiva 92/58/CEE, Diretiva 89/655/CEE, Diretiva 90/269/CEE, Diretiva 92/57/CEE, Diretiva 92/91/CEE, Diretiva 92/104/CEE, Diretiva 93/103/CE, Diretiva 2004/37/CE, Diretiva 98/24/CE, Diretiva 2000/54/CE](#)

¹²³ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Agência Europeia para a Segurança e Saúde no Trabalho*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< <https://osha.europa.eu/pt>>.

¹²⁴ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Comissão Europeia*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/economy-works-people/jobs-growth-and-investment/european-pillar-social-rights_en>.

¹²⁵ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *Comissão Europeia*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL< https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/economy-works-people/jobs-growth-and-investment/european-pillar-social-rights/european-pillar-social-rights-20-principles_pt#captuloii-condies-de-trabalho-justas>.

adaptado às suas necessidades profissionais, que lhes permita prolongar a sua participação no mercado de trabalho.

No que concerne ao setor marítimo e respetivas condições de trabalho, a [Diretiva 1999/63/CE](#), de 21 de junho de 1999, sobre o acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos, celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e a Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia, regula o horário de trabalho dos marítimos a bordo dos navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro da UE, enquanto a [Diretiva 1999/95/CE](#), de 13 de dezembro de 1999, tornou-a aplicável aos navios que arvoram pavilhão de um país terceiro e escalam portos comunitários.

Relativamente à [Diretiva 2009/13/CE](#)¹²⁶, de 16 de fevereiro de 2009, este enquadramento vem aplicar o acordo celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) relativo à Convenção sobre Trabalho Marítimo¹²⁷ de 2006, e altera a [Diretiva 1999/63/CE](#), onde se estabelece requisitos mínimos para trabalhar a bordo de navios (*título 1*), condições de emprego (*título 2*), nomeadamente regras respeitantes a contratos de trabalho, horas de trabalho e de descanso, férias e repatriação, alojamento, instalações de lazer, alimentação e restauração (*título 3*), proteção da saúde, assim como assistência médica e bem-estar (*título 4*).

Cumpra ainda fazer referência à [Diretiva \(UE\) 2017/159](#)¹²⁸ que aplica o Acordo relativo à aplicação da Convenção sobre o Trabalho no Setor das Pescas, de 2007, da Organização Internacional do Trabalho (Convenção 188), celebrado em 21 de maio de 2012 entre a Confederação Geral das Cooperativas Agrícolas da União Europeia, a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) e a Associação das Organizações Nacionais das Empresas de Pesca da União Europeia, e que visa melhorar as condições de vida e de trabalho e proteger a saúde e segurança dos trabalhadores no setor da pesca marítima, estabelecendo requisitos mínimos no que se refere às condições de trabalho a bordo, alojamento e alimentação, assistência médica e segurança social. Em 2018, a [Diretiva \(UE\) 2018/131](#), veio aplicar o acordo celebrado entre a Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e a Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF) em 5 de dezembro de 2016, para alterar a [Diretiva 2009/13/CE](#) em conformidade

¹²⁶ O prazo de transposição da Diretiva é 20 de agosto de 2014, tendo Portugal adotado a Lei n.º 146/2015 que regula a atividade de marítimos a bordo de navios que arvoram bandeira portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado português enquanto Estado de bandeira ou do porto, tendo em vista o cumprimento de disposições obrigatórias da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, da Organização Internacional do Trabalho, transpõe as Diretivas 1999/63/CE, do Conselho, de 21 de junho de 1999, 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, 2012/35/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, e 2013/54/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, e procede à segunda alteração aos Decretos-Leis n.ºs 274/95, de 23 de outubro, e 260/2009, de 25 de setembro, e à quarta alteração à Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, e revoga o Decreto-Lei n.º 145/2003, de 2 de julho.

¹²⁷ Ver capítulo anterior (Organização Internacional do Trabalho).

¹²⁸ O prazo de transposição é 15.11.2019, tendo Portugal adotado o Decreto-Lei n.º 101-F/2020, de 7 de dezembro – Transpõe as Diretivas (UE) 2017/159 e 2018/131, relativas ao trabalho a bordo das embarcações de pesca e à atividade de marítimos a bordo de navios.

com as emendas de 2014 à Convenção de Trabalho Marítimo, estabelecendo um sistema de garantia financeira de proteção dos direitos dos marítimos em caso de abandono pelo armador e assegurando uma indemnização, paga pelo armador, de créditos contratuais em caso de morte ou de incapacidade prolongada dos marítimos decorrente de lesão, doença profissional ou acidente de trabalho.

No que diz respeito à formação, a [Diretiva 2012/35/UE](#), de 21 de novembro de 2012, que altera a [Diretiva 2008/106/CE](#) relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos, estabelece que a formação e a certificação dos marítimos são reguladas pela [Convenção da Organização Marítima Internacional](#)¹²⁹ (OMI) relativa a normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para os marítimos, que resultam da Convenção NFCSQ de 1978 da Convenção da OMI. Este diploma especifica os requisitos de formação e de competência para efeitos de obtenção de um certificado de marítimo e regula a formação especializada, reforçando as medidas de luta contra a fraude a nível da certificação e das normas em matéria de aptidão física e adaptação da formação em matéria de segurança. Aborda também as obrigações dos Estados-Membros no que toca à formação dos marítimos, a comunicação entre os membros da tripulação e a verificação dos certificados dos marítimos (inspeção pelo Estado dos portos de pesca).

Acresce ainda que a [Diretiva \(UE\) 2017/2397](#) de 12 de dezembro de 2017, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior e que revoga as Diretivas 91/672/CEE e 96/50/CE do Conselho, estabelece um sistema harmonizado para a certificação das qualificações tripulantes da navegação interior na UE, bem como para o reconhecimento dessas qualificações na UE, visando eliminar os obstáculos à mobilidade dos trabalhadores, melhorar a segurança, desenvolver as competências e as perspetivas profissionais dos tripulantes de convés, bem como facilitar a transição de trabalhadores experientes de outros setores.

Por último, cumpre ainda mencionar os seguintes diplomas:

- A [Diretiva Delegada \(UE\) 2020/12](#), que introduz normas de competência para os exames práticos, a homologação de simuladores e a aptidão médica;
- O [Regulamento de Execução \(UE\) 2020/182](#), que define os modelos para os certificados de qualificação profissional e outros documentos; e
- O [Regulamento Delegado \(UE\) 2020/473](#), que estabelece as características e condições de utilização das bases de dados que permitem o intercâmbio das informações sobre os certificados de qualificação, células e diários de bordo.

¹²⁹ As informações enunciadas foram retiradas do sítio na Internet da *International Maritime Organization*. [Consultado em 12 de maio de 2021]. Disponível em WWW URL < <https://www.imo.org/en/About/Pages/Affiliated-Bodies-and-Programmes.aspx> >.