

(²) Parte dos produtos a que se aplicam os teores máximos de resíduos: anexo 1 da Directiva n.º 90/642/CEE alterado pela Directiva n.º 93/58/CEE (JO, n.º L 211, de 23 de Agosto de 1993, a p. 6).

(³) Organismo Internacional de Normalização, 1979. Norma internacional ISO 950: Cereals — Sampling (as grain) (amostragem de cereais em grão).

(⁴) Organismo Internacional de Normalização, 1979. Norma internacional ISO 951: Pulses in Bags Sampling (amostragem de leguminosas de grão contidas em sacos).

(⁵) Organismo Internacional de Normalização, 1980. Norma internacional ISO 1839: Sampling — Tea (amostragem de chá).

(⁶) Se necessário, podem ser adoptadas as recomendações ISO para a amostragem de cereais (v. a referência n.º 3) ou de outros produtos transportados a granel.

(⁷) No caso de produtos de valor excepcionalmente elevado, podem ser colhidas amostras de laboratório mais pequenas, mas as razões de tal procedimento devem ser indicadas no registo da amostragem.

(⁸) Por exemplo, os caroços dos frutos de caroço não são analisados, mas o teor de resíduos é calculado partindo do princípio de que os caroços estão presentes, mas não contêm resíduos (v. a referência n.º 2).

(⁹) Documento CAC-GL 33-1999 da Comissão do *Codex Alimentarius* — FAO, Roma, ftp://ftp.fao.org/codex/standard/volume2a/en/GL_033e.pdf.

(¹⁰) Procedimentos de controlo de qualidade para a análise de resíduos de pesticidas. Documento SANCO/3103/2000 (v. alterações no sítio da Internet da Comissão).

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

Decreto-Lei n.º 145/2003

de 2 de Julho

O presente decreto-lei aprova o regime jurídico a aplicar aos marítimos a bordo dos navios de mar com pavilhão nacional normalmente afectos a operações marítimas comerciais, de propriedade pública ou privada, transpondo para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 1999/63/CE, do Conselho, de 21 de Junho, respeitante ao Acordo Europeu Relativo à Organização do Tempo de Trabalho dos Marítimos, celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia/ECSA e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia/FST.

O diploma estabelece ainda prescrições mínimas a observar, impondo que o nível geral de protecção dos trabalhadores nas matérias abrangidas pelo Acordo Europeu não pode, em qualquer circunstância, ser reduzido a um nível inferior aos mínimos nele estabelecidos.

Foi promovida a audição da Federação dos Sindicatos dos Trabalhadores do Mar — FESMAR, da Federação dos Sindicatos do Mar — FSM e da Associação dos Armadores da Marinha de Comércio — AAMC, nos termos das Leis n.ºs 16/79 e 36/99, ambas de 26 de Maio.

Foi também promovida a audição dos órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objecto

1 — É transposta para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 1999/63/CE, do Conselho, de 21 de Junho, respeitante ao Acordo Europeu Relativo à Organização do Tempo de Trabalho dos Marítimos, celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Euro-

peia/ECSA e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia/FST.

2 — O Acordo Europeu a que se refere o número anterior é publicado em anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

Por força do presente diploma, o Acordo Europeu referido no artigo anterior aplica-se aos marítimos a bordo de qualquer navio de mar de pavilhão nacional normalmente afecto a operações marítimas comerciais, independentemente da natureza pública ou privada da propriedade do navio.

Artigo 3.º

Prescrições mínimas

1 — A aplicação do presente decreto-lei não impede que possam ser mantidas ou adoptadas disposições mais favoráveis do que as previstas no Acordo Europeu.

2 — O nível geral de protecção dos trabalhadores nas matérias abrangidas pelo Acordo Europeu não pode ser reduzido em qualquer circunstância, sem prejuízo da validade da adopção de disposições legislativas, regulamentares ou contratuais diferentes das que resultem da aplicação do presente decreto-lei.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 9 de Maio de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *António Manuel de Mendonça Martins da Cruz* — *Armando José Cordeiro Sevinate Pinto* — *Luís Filipe Pereira* — *António José de Castro Bação Félix* — *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues*.

Promulgado em 17 de Junho de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 18 de Junho de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

ANEXO

ACORDO EUROPEU RELATIVO À ORGANIZAÇÃO DO TEMPO DE TRABALHO DOS MARÍTIMOS

Tendo em conta o acordo relativo à política social anexado ao protocolo relativo à política social anexado ao Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 4 do seu artigo 3.º e o n.º 2 do seu artigo 4.º;

Considerando que o n.º 2 do artigo 4.º do acordo relativo à política social prevê que os acordos celebrados ao nível comunitário possam ser aplicados a pedido conjunto das partes signatárias, com base numa decisão adoptada pelo Conselho, sob proposta da Comissão;

Considerando que as partes signatárias apresentaram um pedido desta natureza:

As partes signatárias acordaram no seguinte:

Cláusula 1.^a

1 — O presente Acordo aplica-se aos marítimos a bordo de qualquer navio de mar, de propriedade pública

ou privada, registado no território de qualquer Estado membro que esteja normalmente afecto a operações marítimas comerciais. Para efeitos do presente Acordo, um navio que esteja registado no território de dois Estados membros considera-se registado no território do Estado de que arvora pavilhão.

2 — Em caso de dúvida sobre se, para efeitos do Acordo, um navio deve ser considerado um navio de mar ou um navio afecto a operações marítimas comerciais, a questão será regulada pela autoridade competente do Estado membro, que deverá consultar as organizações de armadores e de marítimos interessadas.

Cláusula 2.^a

Para efeitos do presente Acordo:

- a) «Horas de trabalho» designa o tempo durante o qual o marítimo é chamado a prestar trabalho para o navio;
- b) «Tempo de descanso» designa o tempo não compreendido nas horas de trabalho; esta expressão não inclui as interrupções de curta duração;
- c) «Marítimo» designa qualquer pessoa empregada ou contratada a qualquer título a bordo de um navio a que o Acordo se aplique;
- d) «Armador» designa o proprietário do navio ou qualquer outra entidade ou pessoa, tal como armador-gestor ou o fretador com gestão náutica, à qual o armador tenha confiado a responsabilidade da exploração do navio e que, ao assumir essa responsabilidade, tenha aceite cumprir todos os deveres e obrigações dela decorrentes.

Cláusula 3.^a

Nos limites indicados na cláusula 5.^a, será estabelecido o número máximo de horas de trabalho que não deverá ser ultrapassado num determinado período ou o número mínimo de horas de descanso a conceder num determinado período.

Cláusula 4.^a

Sem prejuízo da cláusula 5.^a, o dia de trabalho normal para os marítimos é, em princípio, de oito horas, com um dia de descanso por semana, mais o descanso nos dias feriados. Os Estados membros podem adoptar disposições para autorizar ou registar convenções colectivas que estabeleçam as horas normais de trabalho dos marítimos numa base não menos favorável do que a referida norma.

Cláusula 5.^a

1 — Os limites das horas de trabalho ou de descanso devem ser estabelecidos como segue:

- a) O número máximo de horas de trabalho não deve exceder:
 - i) Catorze horas por período de vinte e quatro horas;
 - ii) Setenta e duas horas por período de sete dias; ou
- b) O número mínimo de horas de descanso não deve ser inferior a:
 - i) Dez horas por período de vinte e quatro horas;

- ii) Setenta e sete horas por período de sete dias.

2 — As horas de descanso não podem ser distribuídas por mais de dois períodos, dos quais um de pelo menos seis horas, não devendo o intervalo entre dois períodos consecutivos de descanso ultrapassar catorze horas.

3 — As chamadas, os exercícios de incêndio e de evacuação e os exercícios prescritos pela legislação nacional e pelos instrumentos internacionais devem desenrolar-se por forma a evitar o mais possível perturbar os períodos de descanso e a não provocar fadiga.

4 — Nas situações em que um marítimo esteja de prevenção, por exemplo quando o local de máquinas esteja sem presença humana, o marítimo deve beneficiar de um período de descanso compensatório adequado se a duração normal do seu descanso for perturbada por chamadas.

5 — Caso não haja convenção colectiva nem decisão arbitral, ou caso a autoridade competente decida que as disposições da convenção colectiva ou da decisão arbitral são insuficientes no que se refere aos n.ºs 3 e 4 desta cláusula, a autoridade competente deve estabelecer disposições que garantam aos marítimos em questão um descanso suficiente.

6 — Sem prejuízo dos princípios gerais de protecção da saúde e da segurança dos trabalhadores, os Estados membros podem adoptar disposições legais, regulamentares ou administrativas que permitam à autoridade competente autorizar ou registar convenções colectivas que prevejam derrogações aos limites fixados nos n.ºs 1 e 2. Estas derrogações devem, na medida do possível, respeitar as normas estabelecidas mas podem ter em conta períodos de descanso mais frequentes ou mais longos, ou a concessão de um descanso compensatório aos marinheiros de quarto ou aos marinheiros que trabalhem a bordo de navios afectos a viagens de curta duração.

7 — Será afixado, em lugar de fácil acesso, um quadro com a organização do trabalho a bordo e que, para cada função, deve indicar, pelo menos:

- a) A escala de serviço no mar e no porto;
- b) O número máximo de horas de trabalho ou o número de horas de descanso prescrito pelas disposições legais, regulamentares ou convencionais em vigor nos Estados membros.

8 — O quadro referido no número anterior deve ser estabelecido segundo um modelo normalizado na língua ou línguas de trabalho do navio, bem como em inglês.

Cláusula 6.^a

Nenhum marítimo com menos de 18 anos de idade trabalhará de noite. Para efeitos do presente artigo, «noite» significa nove horas consecutivas, no mínimo, incluindo o período entre a meia-noite e as 5 da manhã. A presente disposição não se aplica se prejudicar a formação efectiva dos jovens marinheiros de idades compreendidas entre os 16 e os 18 anos, em conformidade com os programas e calendários estabelecidos.

Cláusula 7.^a

1 — O comandante de um navio pode exigir a um marítimo que preste todas as horas de trabalho necessárias à segurança imediata do navio, das pessoas a

bordo ou da carga, ou com a finalidade de socorrer outros navios ou pessoas em perigo no mar.

2 — Nos termos do n.º 1, o comandante pode suspender os horários normais de trabalho ou de descanso e exigir que um marinheiro preste as horas de trabalho necessárias à normalização da situação.

3 — Logo que tal seja viável após o retorno à situação normal, o comandante garantirá que qualquer marítimo que tenha prestado trabalho durante um período de descanso segundo o horário normal beneficie de um período de descanso adequado.

Cláusula 8.^a

1 — Serão mantidos registos das horas diárias de trabalho ou de descanso dos marítimos para garantir o cumprimento das disposições enunciadas na cláusula 5.^a O marítimo deve receber um exemplar dos registos que lhe dizem respeito, rubricado pelo comandante ou por uma pessoa por ele autorizada, bem como pelo marítimo.

2 — Serão fixadas as modalidades de elaboração destes registos a bordo, incluindo a periodicidade de consignação destas informações. O modelo para os registos das horas de trabalho ou das horas de descanso dos marítimos será estabelecido tendo em conta as directrizes internacionais eventualmente disponíveis. O modelo será estabelecido na língua ou línguas previstas no n.º 8 da cláusula 5.^a

3 — Deve ser conservado a bordo e em lugar facilmente acessível à tripulação um exemplar das disposições pertinentes da legislação nacional relativa ao presente Acordo, bem como um exemplar das convenções colectivas aplicáveis.

Cláusula 9.^a

Os registos previstos na cláusula 8.^a serão verificados e rubricados com uma periodicidade adequada a fim de garantir o cumprimento das disposições relativas às horas de trabalho e às horas de descanso em aplicação do presente Acordo.

Cláusula 10.^a

1 — Para determinar, aprovar ou rever os efectivos de um navio, importa ter em conta a necessidade de evitar ou de minimizar, na medida do possível, um número excessivo de horas de trabalho, a fim de garantir um descanso suficiente e limitar a fadiga.

2 — Se os registos ou outras provas revelarem que as disposições relativas às horas de trabalho e às horas de descanso não foram cumpridas, serão tomadas medidas para evitar futuras infracções, que poderão incluir a revisão dos efectivos do navio.

3 — Todos os navios abrangidos pelo presente Acordo devem ter a bordo uma tripulação suficiente, em número e em qualidade, para garantir a segurança, em conformidade com o documento que especifique os efectivos mínimos de segurança ou com qualquer outro documento equivalente estabelecido pela autoridade competente.

Cláusula 11.^a

Ninguém com idade inferior a 16 anos pode trabalhar a bordo de um navio.

Cláusula 12.^a

Para efeitos do cumprimento das obrigações decorrentes do presente Acordo, o armador deve fornecer ao comandante os recursos necessários, incluindo os efectivos suficientes. O comandante deve tomar todas as medidas necessárias para garantir o cumprimento das disposições em matéria de horas de trabalho e de horas de descanso dos marítimos decorrentes do presente Acordo.

Cláusula 13.^a

1 — Todos os marítimos devem possuir um atestado que certifique a sua capacidade para executar as tarefas para as quais foram empregados a bordo.

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

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

2 — Os controlos médicos referidos no n.º 1 da presente cláusula devem ser gratuitos e respeitar o segredo médico. Podem ser realizados no âmbito dos sistemas nacionais de saúde.

Cláusula 14.^a

Os armadores transmitirão às autoridades nacionais competentes que o solicitem informações sobre os marítimos que efectuem quartos e demais trabalhadores nocturnos.

Cláusula 15.^a

Os marítimos beneficiarão de uma protecção em matéria de saúde e segurança adaptada à natureza do seu trabalho. Os marítimos que trabalhem de dia ou de noite disporão de serviços e de equipamentos de prevenção e protecção equivalentes em matéria de saúde e segurança.

Cláusula 16.^a

Todos os marítimos gozarão de férias anuais remuneradas de pelo menos quatro semanas ou de licenças de duração proporcional aos períodos de emprego inferiores a um ano, nos termos da lei ou dos costumes nacionais.

O período mínimo de férias anuais remuneradas não poderá ser substituído por uma indemnização compensatória, a menos que tenha cessado a relação laboral.

Feito em Bruxelas em 30 de Setembro de 1998.

A Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia/ECSA — A Associação de Armadores da Comunidade Europeia/FST.

