



Daniela Sofia Inácio Capucho

## **A condição de marítimos em Portugal – em busca de um regime jurídico agregador**

Dissertação com vista à obtenção do grau de Mestre em Direito e Economia  
do Mar - a Governação do Mar

Orientador:

**Doutor Duarte Lynce Faria**

Professor da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa

Setembro 2021



Daniela Sofia Inácio Capucho

## **A condição de marítimos em Portugal – em busca de um regime jurídico agregador**

Dissertação com vista à obtenção do grau de Mestre em Direito e Economia  
do Mar - a Governação do Mar

Orientador:

**Doutor Duarte Lynce Faria**

Professor da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa

Setembro 2021

*“No mar de Portugal, à geografia e à dimensão, junta-se a identidade marítima de um povo que ambiciona, novamente, Portugal no mar”*

ENM2013-2020

## **Declaração de compromisso anti plágio**

Declaro por minha honra que este trabalho é original e da minha exclusiva autoria, e que toda a utilização de contribuições ou textos alheios estão corretamente identificadas. Tenho a consciência de que a utilização de elementos alheios não identificados constitui uma grave falta ética e disciplinar.

Lisboa, 15 de setembro de 2021.

## **Agradecimentos**

Não seria possível a conclusão desta fase da minha vida sem o apoio que me foi prestado por diversas pessoas ao longo dos quase 5 anos de formação universitária, repartidos por duas grandes instituições, a Escola Superior Náutica Infante D. Henrique e a Universidade Nova de Lisboa.

Ao meu orientador Professor Duarte Lynce Faria, o meu mais sincero obrigado por me ter encorajado a encarar este desafio sempre com uma postura otimista e construtiva, pelo incentivo à minha capacidade de análise e de espírito crítico, pela disponibilidade e constante motivação.

A todos os meus professores que foram a fonte do conhecimento académico que culmina com este trabalho.

Aos meus familiares, mãe, pai e irmão por terem sido o maior pilar de apoio, não só aqui, mas em toda a vida, tendo-me ensinado as bases necessárias para encarar qualquer desafio com a maior resiliência possível.

Aos meus amigos, pela carinho e encorajamento nos momentos mais difíceis desta longa jornada.

A todos vocês, o meu sincero obrigado.

## Lista de abreviaturas

|       |                                                                    |
|-------|--------------------------------------------------------------------|
| AMN   | Autoridade Marítima Norueguesa                                     |
| Art.  | Artigo                                                             |
| BMar  | Balcão Eletrónico do Mar                                           |
| CE    | Comissão Europeia                                                  |
| CLIA  | <i>Cruise Line International Association</i>                       |
| DGRM  | Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos |
| D.L   | Decreto-Lei                                                        |
| DMar  | Documento único do Marítimo                                        |
| DWT   | <i>Deadweight tonnage</i>                                          |
| EMSA  | <i>European Maritime Safety Agency</i>                             |
| ILO   | <i>International Labour Organization</i>                           |
| IMCO  | <i>Inter-governmental Maritime Consultative Organization</i>       |
| IMO   | <i>International Maritime Organization</i>                         |
| ISM   | <i>Instituto Social de la Marina</i>                               |
| N.o   | Número                                                             |
| OECD  | <i>Organization for Economic Co-operation and Development</i>      |
| ONU   | Organização das Nações Unidas                                      |
| PIB   | Produto Interno Bruto                                              |
| PSC   | <i>Port State Control</i>                                          |
| RPMar | Regime jurídico da atividade profissional dos marítimos            |
| SEA   | <i>Seafarer Employment Agreement</i>                               |
| SNS   | Serviço Nacional de Saúde                                          |
| UE    | União Europeia                                                     |

### **Declaração do número total de caracteres**

Nos termos das regras de estilo em vigor pela Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa declara-se que o corpo do trabalho, incluindo espaços e notas, ocupa um total de 181 484 caracteres.

## Resumo

O Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro estabelece o regime jurídico da atividade profissional dos marítimos e revoga o Decreto-Lei n.º 280/2001, de 23 de outubro. Este instrumento legal cria as condições necessárias para a aplicação interna da Convenção STCW conforme as respetivas emendas e regula as disposições relativas ao recrutamento e lotação das embarcações, à inscrição marítima, aptidão médica, formação, certificação a que os marítimos devem atender para o exercício da sua profissão a bordo de navios de mar.

O referido diploma incorpora diferentes matérias que interessam a todos aqueles que pretendem construir uma carreira marítima. Dois dos quais, a associação da inscrição marítima com o regime de qualificações dos profissionais da marinha mercante, em conformidade com as exigências da convenção STCW. Seguindo a lógica deste diploma, apenas marítimos oficiais, de mestrança e marinhagem é que podem realizar a inscrição marítima e ter acesso ao documento de identificação marítimo.

O presente estudo tem como objetivo verificar se a desassociação destes temas seria vantajosa para os marítimos em Portugal. Por forma a alcançar este objetivo, foi analisado o termo “marítimo” segundo a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, abordou-se os regimes de qualificação profissional da marinha mercante portuguesa e espanhola e realizou-se inquéritos a elementos que desempenham funções na marinha mercante e outros profissionais a exercer em navios de cruzeiro.

É possível concluir com este estudo, que o Decreto-Lei n.º 166/2019 limita o termo “marítimo” tendo em conta legislação internacional. A inscrição marítima em Espanha não se relaciona com o regime de qualificações profissionais da marinha mercante, assim qualquer pessoa pode solicitar o documento de identificação do marítimo, independentemente da sua profissão, desde que atenda aos requisitos de aquisição. Em Portugal essa realidade parece ainda estar distante visto que o Decreto-Lei que regulamenta o atual regime jurídico da atividade profissional dos marítimos começou a produzir efeitos muito recentemente (1 de janeiro de 2020) e não alterou esse cenário previsto anteriormente pelo antigo Decreto-Lei n.º 280/2001.

Palavras-chave: Marítimo, Inscrição Marítima, Certificação STCW, Documento Único Marítimo, Cédula Marítima;

## Abstract

Decree-Law No. 166/2019 of 31 October, establishes the legal regime of the professional activity of seafarers and revokes Decree-Law No. 280/2001 of 23 October. This legal instrument creates the necessary conditions for the internal application of the STCW Convention as amended and regulates the provisions relating to recruitment and manning of vessels, maritime registration, medical fitness, training and certification that seafarers must meet for the exercise of their profession on board seagoing ships.

This legal diploma incorporates different matters that are of interest to all those who intend to pursue a maritime career. Two of which, the association of the maritime application with the regime of qualifications of merchant marine professionals, in accordance with the requirements of the STCW Convention.

The present study aims to verify if the disassociation of these issues would be advantageous for maritime professionals in Portugal. In order to achieve this objective, the term "seafarer" according to the Maritime Labour Convention, 2006 was analyzed, the professional qualification regimes of the Portuguese and Spanish merchant navy were addressed and surveys were carried out to elements that carry out functions in the merchant navy and other professionals working on cruise ships.

It is possible to conclude with this study, that Decree-Law 166/2019 limits the term "maritime" taking into account international legislation. Maritime registration in Spain is not related to the merchant marine professional qualifications regime, thus anyone can request the seafarer identification document, regardless of their profession, as long as they meet the acquisition requirements. In Portugal this reality still seems to be very distant since the Decree-Law regulating the current legal regime of the professional activity of seafarers started to take effect very recently (1 January 2020) and did not change this scenario previously provided by the former Decree-Law no. 280/2001.

**Keywords:** Seafarer, Maritime Application, STCW Certification, Seaman's Discharge Book, Seaman's Card, Seafarers Identity Document;

## Índice

|                                                                                                                                                                                       |             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| <b>DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO ANTI PLÁGIO .....</b>                                                                                                                                    | <b>IV</b>   |
| <b>AGRADECIMENTOS.....</b>                                                                                                                                                            | <b>V</b>    |
| <b>LISTA DE ABREVIATURAS .....</b>                                                                                                                                                    | <b>VI</b>   |
| <b>DECLARAÇÃO DO NÚMERO TOTAL DE CARACTERES .....</b>                                                                                                                                 | <b>VII</b>  |
| <b>RESUMO.....</b>                                                                                                                                                                    | <b>VIII</b> |
| <b>ABSTRACT .....</b>                                                                                                                                                                 | <b>IX</b>   |
| <b>1. INTRODUÇÃO .....</b>                                                                                                                                                            | <b>1</b>    |
| <b>2. METODOLOGIA .....</b>                                                                                                                                                           | <b>5</b>    |
| 2.1. PROCESSO DE INVESTIGAÇÃO E ESTRUTURAÇÃO DO ESTUDO .....                                                                                                                          | 5           |
| 2.2. PROCESSO DE ELABORAÇÃO DOS INQUÉRITOS.....                                                                                                                                       | 5           |
| <b>3. ENQUADRAMENTO TEÓRICO.....</b>                                                                                                                                                  | <b>7</b>    |
| <b>4. A INDÚSTRIA DE CRUZEIROS NO MUNDO E NA EUROPA.....</b>                                                                                                                          | <b>10</b>   |
| 4.1. EVOLUÇÃO DA PROCURA DOS NAVIOS DE CRUZEIRO .....                                                                                                                                 | 10          |
| 4.2. PASSAGEIROS DE CRUZEIROS MARÍTIMOS.....                                                                                                                                          | 11          |
| 4.3. QUOTA DE MERCADO GLOBAL DA INDÚSTRIA DE CRUZEIROS POR REGIÃO.....                                                                                                                | 13          |
| 4.4. COMPANHIAS DE CRUZEIRO .....                                                                                                                                                     | 16          |
| 4.5. LOCALIZAÇÃO GEOESTRATÉGICA DE PORTUGAL .....                                                                                                                                     | 16          |
| 4.5.1 <i>Navios de cruzeiro em portos nacionais</i> .....                                                                                                                             | 17          |
| 4.5.2 <i>Distinções de Portugal - Turismo</i> .....                                                                                                                                   | 18          |
| 4.5.3 <i>Papel do Estado no setor do turismo</i> .....                                                                                                                                | 19          |
| 4.6. DINÂMICA LABORAL DE UM NAVIO DE CRUZEIRO .....                                                                                                                                   | 21          |
| <b>5. ENQUADRAMENTO LEGAL INTERNACIONAL.....</b>                                                                                                                                      | <b>23</b>   |
| 5.1. CRIAÇÃO DA IMO .....                                                                                                                                                             | 23          |
| 5.2. CONVENÇÕES INTERNACIONAIS MARÍTIMAS.....                                                                                                                                         | 25          |
| 5.2.1 <i>Convenção STCW</i> .....                                                                                                                                                     | 26          |
| 5.2.2 <i>Convenção MLC</i> .....                                                                                                                                                      | 28          |
| <b>6. ANÁLISE LINGÜÍSTICA AO TERMO “MARÍTIMO” .....</b>                                                                                                                               | <b>32</b>   |
| 6.1. DEFINIÇÃO DE “MARÍTIMO” EM TERMOS GERAIS .....                                                                                                                                   | 32          |
| 6.2. CONCEITO DE MARÍTIMO DE ACORDO COM A MLC .....                                                                                                                                   | 36          |
| <b>7. REGIME JURÍDICO DA ATIVIDADE PROFISSIONAL DOS MARÍTIMOS.....</b>                                                                                                                | <b>44</b>   |
| 7.1. ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA PORTUGUESA.....                                                                                                                                           | 44          |
| 7.2. DECRETO-LEI N.º 166/2019.....                                                                                                                                                    | 45          |
| 7.3. CLASSIFICAÇÕES DOS MARÍTIMOS.....                                                                                                                                                | 45          |
| 7.4. INSCRIÇÃO MARÍTIMA.....                                                                                                                                                          | 47          |
| 7.5. DOCUMENTO ÚNICO DO MARÍTIMO .....                                                                                                                                                | 48          |
| 7.6. CERTIFICADO MÉDICO .....                                                                                                                                                         | 49          |
| 7.7. FORMAÇÃO MARÍTIMA .....                                                                                                                                                          | 52          |
| 7.8. CERTIFICAÇÃO MARÍTIMA.....                                                                                                                                                       | 54          |
| 7.8.1 <i>Certificados de qualificação para o exercício de tarefas de emergência, prevenção de acidentes, proteção, cuidados médicos e sobrevivência a bordo dos navios STCW</i> ..... | 56          |
| 7.8.2 <i>Certificados de qualificação para o exercício de tarefas e responsabilidades específicas em determinados tipos de navios STCW</i> .....                                      | 58          |
| 7.9. VANTAGENS DO DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO MARÍTIMO .....                                                                                                                           | 59          |
| 7.10. CIRCULAR N.º 61   REV. 3.....                                                                                                                                                   | 61          |
| 7.11. SÍNTESE CONCLUSIVA .....                                                                                                                                                        | 62          |
| <b>8. ANÁLISE AO REGIME ESPANHOL.....</b>                                                                                                                                             | <b>66</b>   |
| 8.1. DECRETO REAL 938/2014, DE 7 DE NOVEMBRO .....                                                                                                                                    | 66          |

|                                                                                     |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 8.1.1. <i>Títulos profissionais de marinha mercante</i> .....                       | 67        |
| 8.1.2. <i>Certificados médicos</i> .....                                            | 68        |
| 8.2. <i>LIBRETA MARÍTIMA</i> .....                                                  | 70        |
| 8.3. <i>LEI 14/2014, DE 24 DE JULHO</i> .....                                       | 72        |
| 8.4. <i>CERTIFICAÇÃO MARÍTIMA ESPANHOLA</i> .....                                   | 73        |
| <b>9. ESTUDO DE CASO</b> .....                                                      | <b>75</b> |
| <b>10. CONCLUSÃO</b> .....                                                          | <b>82</b> |
| <b>BIBLIOGRAFIA</b> .....                                                           | <b>86</b> |
| <b>ANEXOS</b> .....                                                                 | <b>91</b> |
| ANEXO A - PADRÕES MÍNIMOS DE VISÃO EM SERVIÇO PARA MARÍTIMOS.....                   | 91        |
| ANEXO B – DOCUMENTO DE SOLICITAÇÃO DA <i>LIBRETA MARÍTIMA</i> .....                 | 92        |
| ANEXO C – PLANO DE ORIENTAÇÃO NO PROCESSO DE APLICAÇÃO DO ESTATUTO DE MARÍTIMO..... | 93        |
| <b>APÊNDICES</b> .....                                                              | <b>94</b> |
| APÊNDICE A - INQUÉRITO POR QUESTIONÁRIO.....                                        | 94        |

## Índice de Figuras

|                                                                                                                                                                                                                                             |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1: Valor acrescentado das indústrias da Economia do Mar. Nota: valores pré-pandemia . Fonte: OECD (2016), <i>The Ocean Economy to 2030</i> , Paris. ....                                                                             | 7  |
| Figura 2: Total anual de passageiros de cruzeiros marítimos entre 2016-2020 a nível mundial. Unidade de medida: Milhões de passageiros. Fonte de dados: CLIA, 2018. Statista, 2020. ....                                                    | 12 |
| Figura 3: Distribuição Global de Passageiros de Cruzeiro por Mercado de Origem - 2018. Unidades expressas em "milhões de passageiros". Fonte: CLIA, 2018 .....                                                                              | 13 |
| Figura 4: Média de passageiros por escala em portos da MedCruise 2000-2018. Fonte: MedCruise Association, 2018.. ....                                                                                                                       | 13 |
| Figura 5: <i>Quota de mercado global da indústria de cruzeiros em 2019, por região. Fonte: Statista, 2021</i> .....                                                                                                                         | 14 |
| Figura 6: <i>Número de embarques de passageiros de cruzeiro a partir de portos europeus (2009-2019). Unidade de medida: milhões. Fonte: Statista, 2020</i> .....                                                                            | 15 |
| Figura 7: Itinerários dos navios de cruzeiro que escalaram no Porto de Lisboa (2018). Fonte: Porto de Lisboa, 2018 .....                                                                                                                    | 17 |
| Figura 8: <i>Movimento de passageiros nos principais portos nacionais. Fonte: INE, 2018.</i> ....                                                                                                                                           | 17 |
| Figura 9: Tráfego de navios de cruzeiro por país associado da MedCruise. Fonte: Medcruise, 2018.....                                                                                                                                        | 17 |
| Figura 10: Número de escalas de navios de cruzeiros nos principais portos nacionais (2018). Fonte: APL, 2018.....                                                                                                                           | 18 |
| Figura 11: Total de passageiros que fizeram escala em portos da Península Ibérica (2018). Fonte: APL, 2018.....                                                                                                                             | 18 |
| Figura 12: Quadro-síntese das categorias profissionais presentes no Decreto-lei n. 166/2019. Fonte:DGRM,2021 .....                                                                                                                          | 46 |
| Figura 13: Passos para se obter a Libreta Marítima. Legenda: Curso de Formación Básica refere-se ao Curso de Qualificação em Segurança Básica de acordo com a Convenção STCW; F.B (Formação básica); Fonte: CH Práticas Náuticas, 2017..... | 74 |
| Figura 14: Resposta à questão 6 do inquérito.....                                                                                                                                                                                           | 75 |
| Figura 15: Resposta à questão 7 do inquérito.....                                                                                                                                                                                           | 77 |
| Figura 16: Resposta à questão 8 do inquérito.....                                                                                                                                                                                           | 77 |
| Figura 17: Resposta à questão 10 do inquérito.....                                                                                                                                                                                          | 78 |
| Figura 18: Resposta à questão 11 do inquérito.....                                                                                                                                                                                          | 79 |
| Figura 19: Resposta à questão 12 do inquérito.....                                                                                                                                                                                          | 79 |

|                                                    |    |
|----------------------------------------------------|----|
| Figura 20: Resposta à questão 13 do inquérito..... | 80 |
| Figura 21: Resposta à questão 15 do inquérito..... | 80 |

## Índice de Tabelas

|                                                                                                                                                                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 1: Número de chegadas de turistas internacionais e de passageiros de cruzeiros no mundo, 1980-2017. Legenda: TCA - Taxa de crescimento anual, M – Milhões. Fonte: Perucic, Doris, “Analysis of the World Cruise Industry” (2020).....  | 10 |
| Tabela 2: Tonelagem de arqueação bruta dos navios de cruzeiro nos anos 1997, 2007 e 2017. Legenda: GT - Gross tonnage (Arqueação bruta). Retirado de: Perucic, Doris, “Analysis of the World Cruise Industry” (2020).....                     | 11 |
| Tabela 3: Estatísticas referentes a passageiros europeus entre 2017-2019. Unidade de medida: milhões de passageiros. Fonte de dados: Statista, CLIA (2018).....                                                                               | 15 |
| Tabela 4: Categorias profissionais dos marítimos previstas no atual decreto-lei e suas alterações. Legenda: Fundo cinza simboliza categorias extintas, fundos coloridos simbolizam transição de categorias. Adaptado do D.L n.º.166/2019..... | 47 |

## 1. Introdução

Portugal é um país privilegiado devido à sua localização geográfica, desde o início da sua história que se expandiu pelo mar à procura do desconhecido, encontrando novas terras, diferentes povos, culturas e gastronomia. Possui toda a sua costa em contacto direto com o mar, o desafio é ter competência e meios para explorar os seus recursos de forma a tornarem-se num ativo que potencie a economia e afirme a liderança de Portugal na governação do mar.

A criação de tecnologias que permitem a exploração dos recursos marinhos e o crescimento do transporte marítimo despoletou emprego em diversas atividades económicas marítimas (pesca, aquacultura, transporte marítimo, trabalho portuário, construção e reparação naval e turismo costeiro). No entanto, é essencial garantir que há número suficiente de recursos humanos qualificados para dar resposta às crescentes solicitações regulamentares e económicas que estas atividades requerem (DGRM, 2018a).

As pessoas com responsabilidades a bordo dos navios, ou seja, os marítimos, têm uma importância basilar neste contexto. Estes assumem uma atividade profissional com grandes níveis de perigo e desempenham um papel chave no decorrer das operações dos navios, tentando atingir a eficácia das mesmas e manter a segurança operacional. Dada a perigosidade desta atividade, foi necessário criar instrumentos nacionais e internacionais que regulassem o exercício das atividades a bordo das embarcações, seja na operação de equipamentos, condições de formação, “conhecimento e competência nas áreas da segurança no trabalho, proteção (*security*), técnicas pessoais de sobrevivência ou observância das responsabilidades pessoais e sociais.”(DGRM, 2018a).

Os marítimos ocupam uma profissão de carácter global e multicultural, é uma atividade sem fronteiras e, como tal, esta profissão deve ser seriamente regulamentada de forma a que a sua formação, requisitos de qualificações profissionais, condições de trabalho e segurança possam ser garantidos pelas Administrações Marítimas de cada país ao seguir convenções internacionais. Os padrões de formação e certificação marítima em Portugal estão em conformidade com os requisitos da Convenção STCW (Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e de Serviço de Quartos, em inglês, *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping*) e da Diretiva 2019/1159 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019 que altera a Diretiva 2008/106/CE, relativa ao nível mínimo

de formação dos marítimos e que revoga a Diretiva 2005/45/CE, relativa ao reconhecimento mútuo dos certificados dos marítimos emitidos pelos Estados-Membros. Isto significa que um marítimo que realize a formação neste país, pode trabalhar em qualquer navio cuja bandeira reconheça os certificados dos marítimos emitidos em Portugal. Trabalhar num navio é, maior parte das vezes, sinónimo de livre circulação graças ao reconhecimento mútuo dos certificados dos marítimos, isto acontece porque os países ao aplicarem de forma harmonizada os regulamentos internacionais contribuem para a padronização dos processos inerentes aos mesmos.

Para além dos perigos constantes de trabalhar num navio que advêm de ventos e mares inconstantes, é uma carreira onde tem que se despende verbas financeiras para obter formação e certificação, conseguir integrar ambientes multiculturais com pessoas de diferentes culturas, países e etnias, dominar minimamente a língua inglesa, ter capacidade de resiliência e estabilidade emocional para conseguir lidar com a distância dos entes queridos ao mesmo tempo que lida com responsabilidades laborais.

De acordo com o relatório “*Global Cruise Ship Orderbook 2021*” publicado a agosto de 2021 da *Cruise Industry News*, a indústria de cruzeiros é o segmento de turismo com maior crescimento, as companhias de cruzeiro entre 2022 até 2027, encomendaram 79 navios de cruzeiro, que se traduz no total de aproximadamente 182 mil camas disponíveis. O ritmo de crescimento da indústria e os novos navios que se lançam no mercado, potenciam a criação de emprego, só a MSC cruzeiros em 2018 previa recrutar até 2028 perto de 38 mil pessoas. O jornal *Ship Technology*, publicou uma notícia em dezembro de 2019 que referia a necessidade de contratar anualmente 80 mil tripulantes para navios de cruzeiro, de forma a satisfazer a procura de passageiros a escolher cruzeiros para viajar e passar férias.

O Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro restringe os marítimos por categorias (oficiais, mestrança e marinhagem) e só estes podem realizar a inscrição marítima e obter o documento de identificação marítima. Os maiores prejudicados são aqueles que trabalham em navios de cruzeiro exercendo diversas profissões, desde assistentes de loja, trabalhadores de casino, massagistas, músicos, rececionistas, entre outros, que não têm acesso ao documento de identificação marítimo pois não fazem parte das categorias de marítimos estipuladas pela legislação nacional. Configura-se assim um cenário pouco atrativo e discriminatório

comparativamente aos que conseguem realizar a inscrição marítima dado que os titulares desse documento adquirem benefícios, de acordo com a Convenção do Trabalho marítimo.

É de interesse para a Economia do Mar que não haja discriminação entre as carreiras marítimas e que estas sejam atingíveis a qualquer pessoa, independentemente da sua profissão, seguindo o exemplo de Espanha ou do Reino Unido.

Este trabalho tem por objetivo salientar a necessidade do regime jurídico da atividade profissional dos marítimos (RPMar) reconhecer a dimensão dos profissionais que trabalham a bordo navios de cruzeiro para a Economia do mar. O presente projeto caracteriza-se como uma sugestão de melhoria do RPMar que afetaria positivamente todas as pessoas que exercem a sua profissão em navios de passageiros. O estudo reveste-se assim com um tema pertinente para a Economia do mar ao mostrar o exemplo de um país como a Espanha, que valoriza as pessoas e o oceano, aposta na simplicidade e mostra como esta anda de mãos dadas com a eficácia, promovendo desta forma o emprego marítimo.

Por forma a alcançar este objetivo, foi analisado o termo “marítimo” segundo a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, abordou-se os regimes de qualificação profissional da marinha mercante portuguesa e espanhola e realizou-se inquéritos a elementos que desempenham funções na marinha mercante e profissionais a exercer em navios de cruzeiro.

Cada país tem o seu regime jurídico que regula a atividade profissional dos marítimos de acordo com as normas internacionais sobre a matéria em vigor, contudo o funcionamento justo e eficiente do mesmo depende da forma como o país decide aplicá-lo.

Desta perspetiva subentende-se que existem problemas no atual regime jurídico português que afetam determinadas classes profissionais, como tal será abordado o Decreto-Lei n.º 166/2019 de 31 de outubro que regula o referido regime. Posteriormente será analisado o caso de Espanha que possui mecanismos legais para evitar a diferenciação de tripulação consoante a atividade profissional. Depois da análise efetuada será atribuído o mesmo inquérito a marítimos afetados pelo atual regime jurídico, tentando concluir se o modelo de Espanha aplicado em Portugal traria vantagens mais práticas e eficientes.

Tendo em consideração o tema será realizada uma investigação que permita responder à questão central do trabalho: *“De que forma o regime jurídico da atividade profissional dos marítimos diferencia a tripulação portuguesa?”*

Após elaborada a pergunta de partida, é na fase de exploração que se analisa informação que permite não só responder à questão central, mas também tirar conclusões de cada capítulo, permitindo a construção de um pensamento coerente e linear sustentado.

É importante referir que a legislação que sustenta este tema encontra-se dispersa por diferentes instrumentos legais, como será evidente ao longo da leitura do trabalho, torna-se assim relevante o contributo do pessoal que trabalha sob o RPMar.

## 2. Metodologia

### 2.1. Processo de investigação e estruturação do estudo

O procedimento de investigação em ciências sociais pode ser comparado ao de um pesquisador na área de petróleo, pois o processo de encontrar petróleo só é bem sucedido caso envolva pesquisa e método de trabalho que preveja alcançar um resultado final (Quivy e Campenhoudt, 2005, p. 17).

Este estudo será orientado através da metodologia de investigação proposta por *Raymond Quivy* e *Luc Van Campenhoudt*. O desenvolvimento do trabalho consiste num processo elaborado por fases, inicia-se pela pergunta de partida, sucede-se a exploração, a problemática, a construção do modelo em análise, a observação, a análise de informações e termina com as conclusões e balanço final.

Segundo os referidos autores a pergunta de partida do trabalho “(...) servirá de primeiro fio condutor da investigação...” e que “A melhor forma de começar um trabalho de investigação em ciências sociais consiste em esforçar-se por enunciar o projeto sob a forma de uma pergunta de partida”, que deve ser: clara, exequível e pertinente (Quivy e Campenhoudt, 2005, p. 44).

### 2.2. Processo de elaboração dos inquéritos

O tema deste trabalho requer um conhecimento da aplicabilidade das disposições da legislação que será abordada, em concreto do Decreto-Lei n.º 166/2019 de 31 de outubro, assim é fundamental contactar indivíduos que são afetados pelo referido diploma legal.

Como tal, foi elaborado um inquérito por questionário a 7 pessoas que exercem a sua atividade profissional a bordo de navios, uns responsáveis pela área de convés e outros pela área de hotelaria de um navio de cruzeiro.

De acordo com Ferreira de Almeida e Pinto, um questionário “corresponde ao mais estruturado e rígido dos tipos de entrevista, visto que nele se recorre a um conjunto de perguntas, inseridas no questionário sob uma *forma* e segundo uma *ordem* prévia estritamente programadas”, cujo objetivo é dar resposta a um determinado problema através da recolha sistemática de informação” (Almeida e Pinto, 1973, p. 400).

O inquérito do presente trabalho é da responsabilidade da autora e é composto por questões de escolha múltipla, de seleção e de resposta aberta.

Para a recolha de informação através de inquéritos, é essencial a seleção de um público alvo sensato. A amostra do público alvo não foi selecionada de forma aleatória, cingiu-se a um público que tem características em comum: exercer a sua profissão a bordo de navios, fazendo um total de 7 inquiridos.

A amostra deste inquérito é intencional (método de amostragem não probabilística), ou seja, foram selecionados “os elementos que devem ser incluídos na mesma”. Os dados do inquérito servirão apenas como indicador de apoio para a conclusão e balanço final do presente trabalho, não representando uma “prova exclusiva para aceitar determinada conclusão” (Capucho, 2019, p. 6).

Todas as respostas do questionário são apresentadas em escolha múltipla e texto de resposta curta. As quatro primeiras perguntas correspondem a questões demográficas e oferecem informação relativa à idade, sexo, nível educacional e profissão do inquirido. São fundamentais para as conclusões retiradas deste inquérito porque consoante as suas respostas pode-se realizar uma investigação confiável. Da quinta à décima primeira pergunta, reúnem-se matérias relativas ao termo “marítimo” e ao Decreto-Lei n.º 166/2019 de 31 de outubro, essencial para compreender se os profissionais a bordo de navios inquiridos possuem cédula marítima portuguesa (portanto emitida em Portugal, de acordo com o atual Decreto-Lei ou o que este revogou), ou optaram por ser titular de uma cédula marítima estrangeira e os motivos para essa decisão. As últimas questões dão espaço aos inquiridos de manifestar a sua opinião relativamente ao regime jurídico português. O inquérito por questionário encontra-se em Apêndice A.

### 3. Enquadramento teórico

A contribuição das atividades marítimas na criação de emprego e valorização da economia é elevada, de acordo com a base de dados da Economia do mar da *Organisation for Economic Co-operation and Development* (OECD), em português, Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico, em 2010 correspondeu a 1,5 biliões de dólares (2,5% do valor acrescentado bruto mundial) e estavam empregadas 31 milhões de pessoas. Antes da pandemia, perspetivava-se duplicar até 2030 o valor económico destas atividades para 3 biliões de dólares e ter 40 milhões de pessoas empregadas em áreas marítimas (OECD, 2016, p. 16).

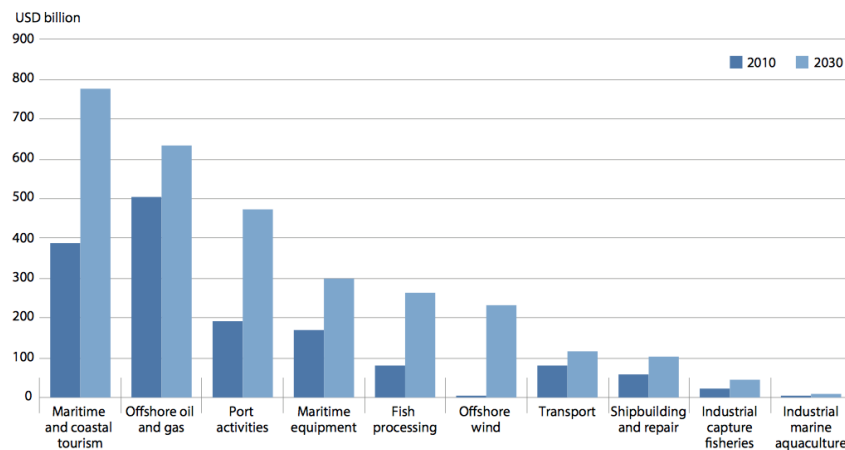


Figura 1: Valor acrescentado das indústrias da Economia do Mar. Nota: valores pré-pandemia . Fonte: OECD (2016), *The Ocean Economy to 2030*, Paris.

As atividades marítimas geram grande parte da riqueza da UE, cerca de 40% do produto interno bruto (PIB) europeu é gerado em regiões marítimas, 75% do volume do comércio externo realiza-se por via marítima e quase 50% da população dos Estados-membros vivem a menos de 50km da linha de costa (Salvador, 2018, p. 92). Estes dados revelam que todas as questões relacionadas com o mar devem ser prioridade na agenda da UE.

Como em qualquer atividade, as pessoas são fundamentais para a concretização de um bom trabalho, a área marítima não é exceção. Em 2006, ano de publicação do Livro Verde, a Direção-Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas publicou um estudo que analisava minuciosamente o emprego e as suas tendências nos setores marítimos na Europa e Estados-Membros. O estudo permitiu concluir que o número de trabalhadores marítimos diminuiu em alguns setores marítimos (Zamith, 2011, p. 30).

Em outubro de 2007, a Comissão Europeia (CE) reconheceu a urgência de inverter o declínio do emprego marítimo. Para tal, seria necessário melhorar a qualidade do trabalho marítimo e aumentar o número de trabalhadores. Assim, a CE dispôs-se a: promover o diálogo sobre a transposição para a legislação comunitária da Convenção sobre o Trabalho Marítimo da ILO, de forma a melhorar as condições de trabalho no que concerne à saúde e segurança; Ampliar a oferta de estudos marítimos, reavaliar as competências e qualificações das atuais profissões marítimas de forma a atrair cidadãos europeus para os setores marítimos (Comissão Europeia, 2007, p. 10).

É fundamental que o setor marítimo tenha capacidade de atrair pessoas para trabalhar nas diferentes atividades marítimas, mas é de maior importância conseguir retê-las no meio. O trabalho marítimo é árduo e perigoso, requer melhores condições de trabalho e de segurança que os empregos em locais convencionais. Por outro lado, a aposta na inovação e tecnologia deve andar de lado a lado com as pessoas, conforme a tecnologia evolui, a formação das pessoas deve ser exímia. Pessoas qualificadas a trabalhar no setor, desde marítimos a outros profissionais competentes, equivale a uma Europa mais competitiva e assegura a sobrevivência do setor marítimo (Zamith, 2011, p. 30).

Urge contrariar as tendências do setor e inverter a sua imagem negativa, deve-se apostar na inovação do ensino marítimo para que este consiga atrair e proporcionar as melhores habilidades e competências aos jovens. Só marítimos de qualidade e com boa formação podem dar resposta às mais recentes tecnologias dos setores. É essencial oferecer condições de trabalho com perspectivas de carreira razoáveis, pois esta é a causa de maior receio para a entrada do mundo marítimo. Sem estas condições impostas, é difícil assegurar um futuro próspero no setor marítimo europeu.

O homem tem um papel fundamental na garantia de níveis adequados de segurança marítima e na prevenção da poluição marinha, a evolução requer o desenvolvimento de formações e certificações adequadas às regras internacionais (STCW) e ao progresso tecnológico. É essencial estabelecer um nível mínimo de formação dos marítimos e dar a devida atenção ao estatuto dos marítimos na Comunidade. Assim, a junho de 2019, o Parlamento europeu e o Conselho da UE adotaram a Diretiva (UE) 2019/1159 que altera a Diretiva 2008/106/CE, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos e revoga a Diretiva 2005/45/CE, relativa ao reconhecimento mútuo dos certificados dos marítimos emitidos pelos Estados-Membros.

A política comum dos transportes refere que um dos objetivos na área do transporte marítimo é facilitar a circulação de marítimos no interior da UE. A concretização deste objetivo tem por pressuposto que a livre circulação dos marítimos atrai jovens a abraçar o setor, erradicando uma grande preocupação do setor marítimo europeu: falta de pessoal novo, com competências e aptidões. Este objetivo é materializado na prática do reconhecimento transversal da emissão de certificados dos marítimos por parte dos Estados-Membros em toda a comunidade europeia.

O oceano e tudo o que se estabelece à sua volta, torná-lo-á numa força económica deste século. As tendências dos últimos anos recaem sobre os seguintes acontecimentos: aumento da procura do transporte marítimo para o comércio internacional e o crescimento acentuado do turismo de cruzeiro (Economist Intelligence Unit, 2015). Para além de 90% da carga internacional ser transportada pelo mar e isso obrigar a que os portos tenham infraestruturas adequadas para receber navios de grandes dimensões, os navios de cruzeiro também têm exercido cada vez mais pressão sob estas infraestruturas devido ao forte crescimento desta indústria a nível mundial.

## 4. A indústria de cruzeiros no mundo e na Europa

### 4.1. Evolução da procura dos navios de cruzeiro

A indústria dos cruzeiros pertence às áreas com maior crescimento do turismo internacional, facilmente justificada pelos setores que o turismo de cruzeiro abrange – transporte, entretenimento, viagem e turismo. Um navio de cruzeiro proporciona três serviços: meio de transporte, residência e entretenimento.

Ao longo de quase 40 anos que assistimos a uma rápida evolução deste setor que contribui para globalização do turismo. Este mercado que surgiu devido à crescente imigração europeia para a América do Norte, agora tornou-se num símbolo de luxo e turismo com a crescente procura por destinos europeus, asiáticos e pacíficos (China e Austrália em particular). Olhando para números, no início dos anos 80 existiam cerca de 2,8 milhões de passageiros de cruzeiro, este valor aumentou para 9 milhões no final da década de 90, duplicou para 18 milhões em 2010 (Tabela 1), atingindo os 29,7 milhões de passageiros em 2019.

Comparativamente à procura do turismo convencional (em terra) que teve uma taxa de crescimento anual de 4,9% durante 1980 (285,9 milhões de turistas) até 2017 (1,32 mil milhões de turistas), a procura de navios de cruzeiro teve uma taxa de crescimento anual de 7,5% no mesmo intervalo de tempo, com 1,8 milhões de passageiros em 1980 para 26,7 milhões de passageiros em 2017 (Tabela 1).

*Tabela 1: Número de chegadas de turistas internacionais e de passageiros de cruzeiros no mundo, 1980-2017. Legenda: TCA - Taxa de crescimento anual, M – Milhões. Fonte: Perucic, Doris, “Analysis of the World Cruise Industry” (2020)*

| Anos      | Chegadas de turistas (M) | TCA (%) | Passageiros de cruzeiro (M) | TCA (%) |
|-----------|--------------------------|---------|-----------------------------|---------|
| 1980-85   | 285,9-327,2              | 2,3     | 1,8-2,8                     | 7,7     |
| 1986-90   | 338,9-458,2              | 6,2     | 3,3-4,5                     | 6,4     |
| 1991-95   | 463,9-565,5              | 4       | 4,92-5,67                   | 2,9     |
| 1996-2000 | 596,5-681,3              | 2,7     | 6,5-9,72                    | 8,5     |
| 2001-05   | 680,3-802,0              | 3,3     | 9,92-14,47                  | 7,8     |
| 2006-10   | 846,0-952,0              | 3       | 15,11-18,8                  | 5,6     |
| 2011-17   | 983,0-1326,0             | 5,1     | 20,6-26,75                  | 4,5     |
|           |                          | 4,9     |                             | 7,5     |

Estes dados comprovam a trajetória de crescimento tanto falada dos navios de cruzeiro, que só foi possível com as empresas a investirem na compra de mais navios de maiores dimensões e introdução de novos serviços, itinerários e atividades a bordo para dar resposta à procura e enriquecer a experiência de uma viagem de cruzeiro (Tabela 2). Atualmente existe uma grande variedade de itinerários que percorrem várias partes do mundo, e os passageiros têm a opção de escolher um que demore dias ou meses, adaptando às suas possibilidades.

*Tabela 2: Tonelagem de arqueação bruta dos navios de cruzeiro nos anos 1997, 2007 e 2017. Legenda: GT - Gross tonnage (Arqueação bruta). Retirado de: Perucic, Doris, “Analysis of the World Cruise Industry” (2020)*

|                 | 1997       | 2007       | 2017       |
|-----------------|------------|------------|------------|
| GT              | N.º navios | N.º navios | N.º navios |
| Até 20 000      | 111        | 92         | 64         |
| 20 000-50 000   | 66         | 69         | 62         |
| 50 000-80 000   | 35         | 53         | 63         |
| 80 000-100 000  | 0          | 31         | 46         |
| 100 000-150 000 | 1          | 24         | 56         |
| Mais 150 000    | 0          | 0          | 16         |
| Total           | 213        | 269        | 307        |

A análise da tabela 2 permite-nos concluir que a dimensão dos navios de cruzeiro alterou-se significativamente com o passar dos anos. Em 1997, não havia navios com mais de 80 mil de arqueação bruta, exceto o navio “*Carnival Destiny*”, atualmente designado “*Carnival Sunshine*” da companhia de cruzeiros “*Carnival*” que foi o primeiro navio com mais de 100 mil de arqueação bruta e capacidade perto dos 2000 passageiros. Em 2007, já navegavam 24 navios de cruzeiro com mais de 100 mil de arqueação bruta, passado 10 anos, a frota de navios de cruzeiro possuía 72 navios com mais de 100 mil de arqueação bruta, 16 dos quais com mais de 150 mil de arqueação bruta.

#### 4.2. Passageiros de cruzeiros marítimos

No período pré-pandemia, o relatório anual 2018-2019 da *Cruise Line International Association* (CLIA)<sup>1</sup> indicava a existência de 386 navios de cruzeiros que correspondia ao transporte de 26,7 milhões de passageiros. Estes valores representavam cerca de 40 mil milhões de dólares de retorno financeiro. Segundo este documento, são expectados mais 86 novos

<sup>1</sup> Maior associação mundial de comércio da indústria de cruzeiros.

navios até 2027, traduzindo-se em 221 000 novas camas<sup>2</sup> e no aumento de 12,7 milhões de passageiros.

Em 2018, cerca de 28,5 milhões de passageiros embarcaram em navios de cruzeiro, não ficando muito além da projeção prevista para esse ano pelo CLIA que rondava 27 milhões de pessoas. No ano seguinte, o recorde aumentou para 29,7 milhões de passageiros em navios de cruzeiro, a soma dos valores dos bens e serviços finais produzidos graças a esta indústria correspondeu ao valor de 154,5 mil milhões de euros e cerca de 1,2 milhões de postos de trabalho, sendo que foram os últimos dados pré-pandémicos até à data.

A pandemia e subsequente suspensão das operações de cruzeiro trouxeram impactos devastadores para a indústria de turismo de cruzeiro, as projeções pré-pandemia projetavam cerca de 32 milhões de passageiros para 2020, contudo apenas 5,8 milhões de passageiros embarcaram em navios de cruzeiro (Statista, 2020). Segundo dados do documento “*State of the cruise industry Outlook 2021*” publicado pela CLIA, entre março e setembro de 2020 estima-se que esta pausa resultou na perda de 518 mil postos de trabalho e 77 mil milhões de impacto financeiro.

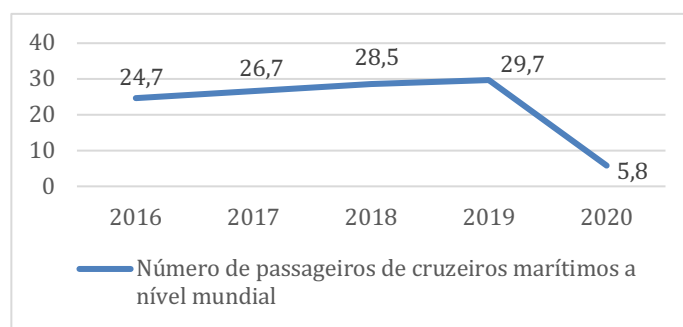


Figura 2: Total anual de passageiros de cruzeiros marítimos entre 2016-2020 a nível mundial. Unidade de medida: Milhões de passageiros. Fonte de dados: CLIA, 2018. Statista, 2020.

As pessoas que optam por passar férias em navios de cruzeiro são provenientes de todo o mundo, contudo é interessante reparar que a indústria de cruzeiros tem um impacto significativo a nível europeu. De acordo com um estudo de impacto económico global da CLIA de 2018, a origem de metade de todos os passageiros de navios de cruzeiro era norte americana,

<sup>2</sup>Os navios de cruzeiro medem a sua capacidade através do número de camas disponíveis (berths). Os navios de carga medem a sua capacidade pelo número de TEU's (capacidade de carga de um contentor marítimo).

correspondendo a 14,3 milhões de pessoas. De seguida, 25% do total de passageiros são residentes na Europa, o que equivale a 7,2 milhões de pessoas.

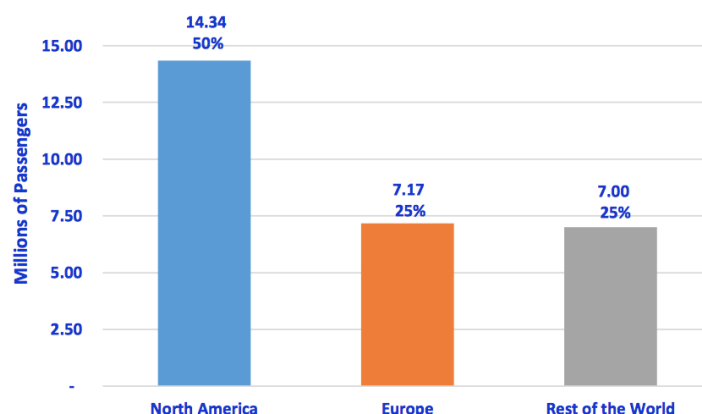


Figura 3: Distribuição Global de Passageiros de Cruzeiro por Mercado de Origem - 2018. Unidades expressas em "milhões de passageiros". Fonte: CLIA, 2018

A Figura 4 representa a média de passageiros que, entre 2000 e 2018, atracaram em portos do mediterrâneo e águas adjacentes, incluindo portos portugueses. De acordo com os dados da *MedCruise*<sup>3</sup>, em 2018 os portos membros desta associação registaram uma média de 2202 passageiros por escala, indicando uma taxa de crescimento de 160% desde o ano de 2000 (média de 845 passageiros por escala).

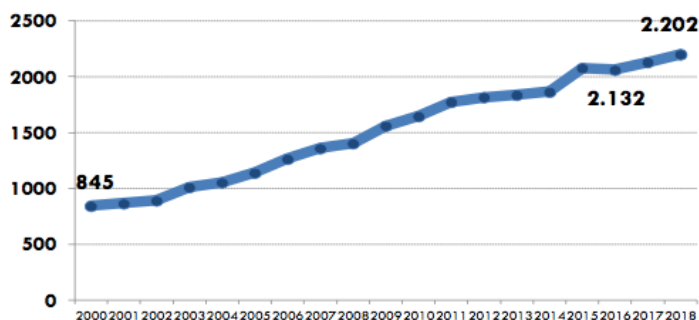


Figura 4: Média de passageiros por escala em portos da MedCruise 2000-2018. Fonte: MedCruise Association, 2018..

#### 4.3. Quota de mercado global da indústria de cruzeiros por região

É possível afirmar que o retorno financeiro do setor de navios de cruzeiro acompanha os pontos turísticos preferidos dos passageiros, os navios movem-se para os mercados mais atrativos contribuindo indiretamente para a riqueza dessa região. Em 2019, a segunda região com maior atividade de cruzeiros no mundo foi o mar mediterrâneo, com 17% da quota de

<sup>3</sup> Associação de Portos de Cruzeiros Mediterrânicos.

mercado de cruzeiros instalada nesta região e 11% no norte de europa (de que fazem parte os portos nacionais), estando atrás das Caraíbas, com 32% de quota de mercado, ver Figura 5 (Statista, 2021). A europa consagra-se assim, no segundo destino de cruzeiro mais popular do mundo.

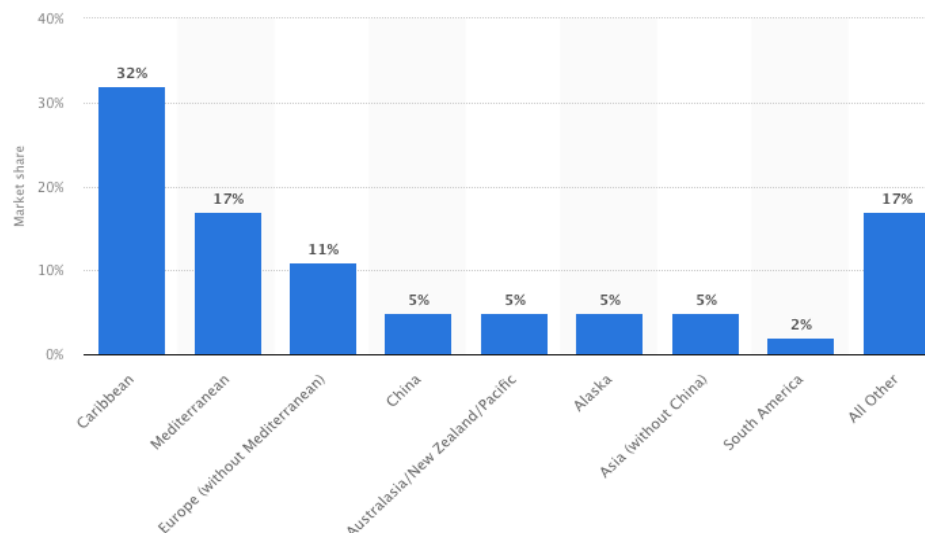


Figura 5: Quota de mercado global da indústria de cruzeiros em 2019, por região. Fonte: Statista, 2021

Analisando apenas o continente europeu, a zona do mediterrâneo foi responsável por 61% da capacidade de navios de cruzeiro instalada na europa (CLIA, 2020, p. 17). Esta indústria desperta o interesse das pessoas graças aos destinos incluídos nos itinerários dos navios serem bastante atrativos, as regiões do mediterrâneo e do norte de Europa estão no topo das preferências dos passageiros. A contribuição deste setor para a economia europeia rondou os 48 mil milhões de euros em 2017, aumentando para 64,5 mil milhões de euros em 2019. Este valor corresponde a 42% da contribuição total do setor para a economia mundial e equivale a 414 mil postos de trabalho (CLIA, 2020, p. 28).

Em 2019, aproximadamente 7,6 milhões de passageiros embarcaram em cruzeiros a partir de portos europeus, mais 4,8% do que em 2018 (Figura 6), e 39 milhões de passageiros fizeram escala nesses portos europeus, um crescimento de 9% comparativamente a 2018. O número de passageiros europeus a fazer turismo de cruzeiro tem sofrido um crescimento significativo desde 2012, com cerca de 6,14 milhões de europeus para 7,5 milhões em 2019.

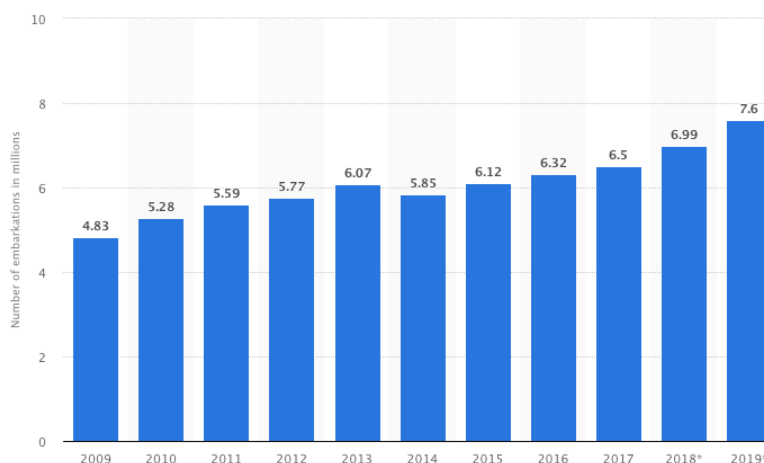


Figura 6: Número de embarques de passageiros de cruzeiro a partir de portos europeus (2009-2019). Unidade de medida: milhões. Fonte: Statista, 2020

Estes dados são clarividentes que o setor de turismo de cruzeiro tem impacto nos vários segmentos da indústria, desde os portos de embarque aos portos de escala, construção naval, manutenção de navios, contratação de *staff* para os navios, comércio local nos portos de desembarque, *marketing*, e instalações de entretenimento no navio. O crescimento deste setor atrai investidores, gera emprego e riqueza. O aumento de capacidade de navios de cruzeiro bem como as condições económicas prósperas ao longo dos anos resultaram no constante aumento de passageiros europeus, passageiros que embarcam em portos europeus e que fizeram escalas nesses portos desde 2017, como se pode verificar na tabela 2.

Foi possível elaborar a tabela apresentada abaixo através da junção de dados que constam no relatório da CLIA (2018) e de figuras da *Statista* relativos às categorias listadas na Tabela 2.

Tabela 3: Estatísticas referentes a passageiros europeus entre 2017-2019. Unidade de medida: milhões de passageiros. Fonte de dados: Statista, CLIA (2018)

| Categorias                                          | 2017  | 2018  | 2019 |
|-----------------------------------------------------|-------|-------|------|
| <b>Passageiros de origem europeia</b>               | 6,96  | 7,17  | 7,5  |
| Variação percentual                                 | 2%    | 3,3%  | 4,8% |
| <b>Embarques de passageiros em portos europeus</b>  | 6,50  | 6,99  | 7,6  |
| Variação percentual                                 | 6,2%  | 7,5%  | 8,7% |
| <b>Passageiros que fizeram escala nesses portos</b> | 34,15 | 35,75 | 39   |
| Variação percentual                                 | 9,6%  | 4,7%  | 9%   |

#### 4.4. Companhias de cruzeiro

Em 2017, a *Carnival Corporation & plc* detinha a maior quota de mercado da indústria de cruzeiros com 44%, tornando-lhe assim na maior empresa a nível mundial de exploração de cruzeiros por quota de mercado. Até à data, esta empresa conta com mais de 8 companhias de cruzeiros no seu portefólio, designadamente a *Carnival Cruise Line*, *Princess Cruises*, *Holland America Line*, *Seabourn Cruise Line*, *P&O Cruises Australia*, *Costa Cruises*, *AIDA Cruises*, *P&O Cruises* (Reino Unido), *Cunard Line*. Juntas, estas companhias proporcionam ao Grupo *Carnival* uma frota de 87 navios que emprega cerca de 100 mil pessoas a bordo dos navios. O segundo maior grupo de exploração de navios de cruzeiro, *Royal Caribbean Group* (RCG), inclui as seguintes companhias de cruzeiro: *Royal Caribbean International*, *Celebrity Cruises*, e possui participações na *TUI Cruises*, *Pullmantur Cruises*, *Silversea Cruises*.

A tendência para construir navios de grandes dimensões continua, veja-se como exemplo o mais recente navio da RCG, lançado em julho deste ano, *Odyssey of the Seas*, registando 347 metros de comprimento, 41 metros de largura e capacidade para 4,284 mil passageiros e 1,551 mil membros de tripulação, com surpreendentes atividades de entretenimento: simuladores de *skydiving*, carrinhos de choque, parque de diversões aquático, entre outras.

#### 4.5. Localização geoestratégica de Portugal

Portugal beneficia da sua localização geográfica altamente estratégica, Lisboa situa-se no cruzamento das principais rotas marítimas – mediterrâneo, báltico, transatlântico e atlântico – tornando a capital na porta Atlântica da Europa e num destino quase obrigatório no decorrer do itinerário de um navio de cruzeiro. O circuito predominante dos 375 itinerários dos navios que escalaram no porto de Lisboa no período pré pandemia (2018), foi o Atlântico, representando 34,13% do tráfego. Neste circuito os navios navegam pelas ilhas atlânticas, norte de África, estreito de Gibraltar, costa portuguesa, norte de Espanha e ilhas britânicas (APL, 2018). A Figura 7 apresenta os restantes circuitos, de referir que 26 itinerários não foram identificados.

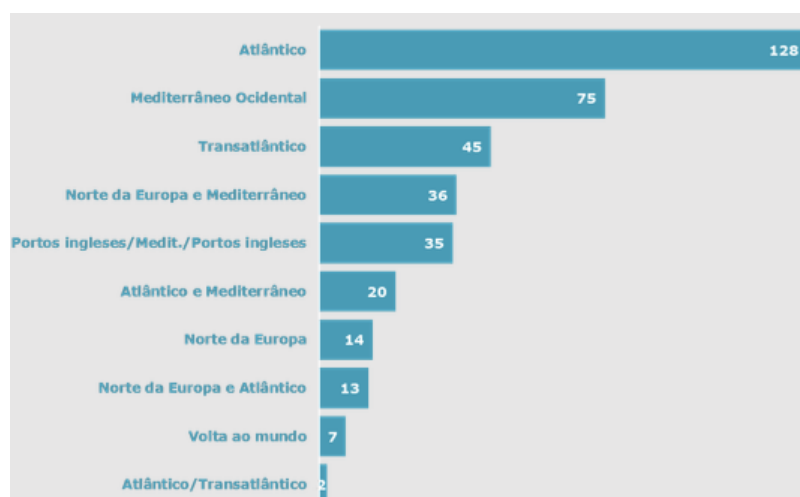


Figura 7: Itinerários dos navios de cruzeiro que escalaram no Porto de Lisboa (2018). Fonte: Porto de Lisboa, 2018

#### 4.5.1 Navios de cruzeiro em portos nacionais

Em 2018, os portos nacionais receberam 1,4 milhões de passageiros, sendo que Lisboa foi o porto que obteve o maior número, com 576 mil pessoas e o Funchal com 537,9 mil pessoas. A distribuição de passageiros ao longo dos principais portos nacionais está representada na Figura 8. De acordo com o “*MedCruise Statistics Report 2018*”, Portugal ocupou o 5º lugar na categoria de países do mediterrâneo cujos portos movimentaram mais passageiros de navios de cruzeiro (Figura 9), representando 5% das movimentações de passageiros em todo o mediterrâneo (Silva, 2019, p. 27).

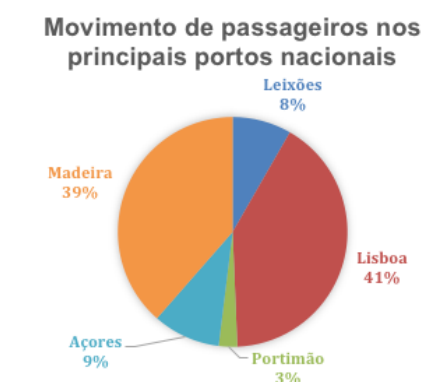


Figura 8: Movimento de passageiros nos principais portos nacionais. Fonte: INE, 2018.

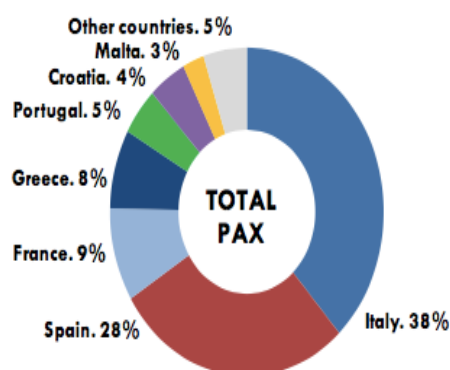


Figura 9: Tráfego de navios de cruzeiro por país associado da MedCruise. Fonte: Medcruise, 2018.

Observando o segmento de tráfego de navios de cruzeiros apenas em portos nacionais, é possível constatar que em 2018 o Porto de Lisboa foi o mais relevante para a entrada de

passageiros em território nacional, seguido pelo porto do Funchal e Açores (Figura 10). A nível ibérico, Lisboa estava no top 5 dos portos com maior número de passageiros em escala, seguido pelo porto do Funchal (Figura 11).

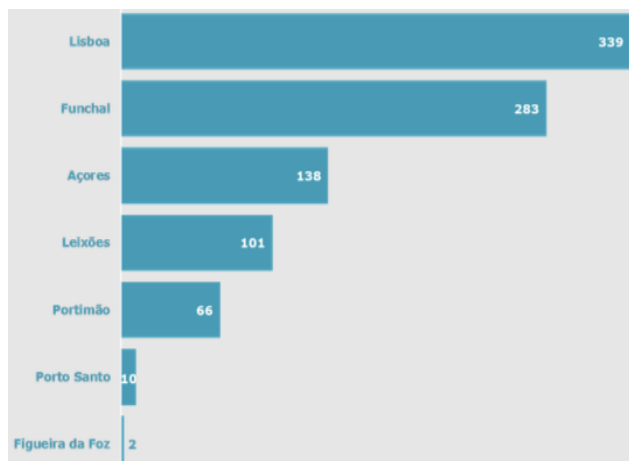


Figura 10: Número de escalas de navios de cruzeiros nos principais portos nacionais (2018). Fonte: APL, 2018

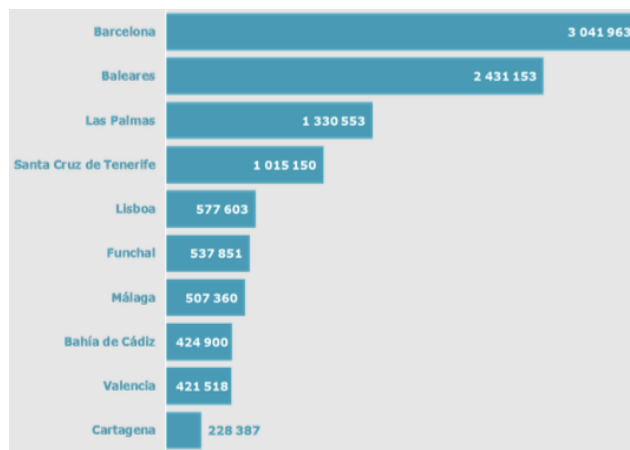


Figura 11: Total de passageiros que fizeram escala em portos da Península Ibérica (2018). Fonte: APL, 2018

#### 4.5.2 Distinções de Portugal - Turismo

Os números obtidos nas várias categorias do turismo de cruzeiro permitiram classificações bastante positivas para Portugal, revelam-se também pelas distinções que o país e capital têm recebido pela “*World Travel Awards*” ano após ano. Portugal tem recebido consecutivamente o prémio “Principal Destino da Europa” desde 2018, Lisboa foi distinguida como “Melhor Cidade Destino do Mundo” em 2018 e “Melhor Porto de Cruzeiros da Europa” em 2018, 2019 e 2020. Os mesmos galardões congratularam a capital como “Líder Europeu de Destino de Cruzeiros” em 2020. Entre 2015 e 2018 as receitas turísticas cresceram 45%. Em 2015, o setor do turismo contribuiu para Portugal com 11,5 mil milhões de euros, passando para 16,6 mil milhões de euros em 2018. Portugal posicionou-se em segundo lugar, atrás de Malta, no ranking mundial de melhor desempenho na evolução das receitas turísticas entre 2005 e 2015 (Turismo de Portugal, 2017, p.23).

Um inquérito feito a passageiros de navios de cruzeiros que atracaram em Lisboa, realizado pelo Observatório de Turismo de Lisboa (2019), demonstrou a grande satisfação das pessoas relativamente à capital ao inquirir que 99% considera como muito provável ou provável o seu regresso a Lisboa por navio de cruzeiro (APL e Observatório do Turismo de Lisboa, 2019, p. 10).

Em 2018, o setor do turismo representou 14,6% do PIB nacional, a inauguração do novo terminal cruzeiros de Lisboa em Santa Apolónia possibilitou a receção de passageiros de cruzeiros em massa.

#### 4.5.3 Papel do Estado no setor do turismo

A “Estratégia para o turismo 2027” (ET2027)<sup>4</sup> aprovada pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 134/2017 de 27 de setembro, apresentou como um dos eixos estratégicos “gerar redes e conectividade”. Nesse eixo reconhecia a importância da indústria de cruzeiros como uma oportunidade para afirmar o turismo na economia do mar, tendo como linha de atuação a captação de operações “*homeport*” e “*turnaround*” de cruzeiros. A designação de *homeport* no setor de navios de cruzeiro representa o porto onde o navio tem base e onde é completamente abastecido. Um porto de *turnaround* representa um lugar específico onde o itinerário de um cruzeiro termina e dá-se início a uma nova viagem, ou seja, é onde ocorre o desembarque e embarque de grande maioria dos passageiros que se encontram no navio. É natural que o Estado português e administrações portuárias tenham interesse em captar esse tipo de operações para os seus portos devido ao grande fluxo de movimentação de passageiros, essas são alturas propícias ao consumo. Os passageiros ao chegarem de um cruzeiro tendem a aproveitar a cidade do porto de embarque/desembarque e permanecer por mais alguns dias, fazendo despesas em hotéis, restaurantes, atrações turísticas, entre outros. Os portos capazes de captar estas operações revelam ter condições de segurança, gestão e de infraestrutura bastante eficazes, é de interesse dos próprios portos serem escolhidos pelas companhias de cruzeiro para as operações de *turnaround* e/ou *homeport*.

A competitividade dos portos também é fundamental na capacidade de atrair estas operações, através da Figura 7 verifica-se que os navios que escalaram no porto de Lisboa percorreram maioritariamente o itinerário do Atlântico, ao tornar esta infraestrutura portuária num porto *turnaround* de renome, mais cruzeiros iniciariam a viagem em Lisboa, consolidando o porto como um “hub” de cruzeiros para o Atlântico.

O Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020, da autoria do Ministério de Economia, revela um investimento total de € 1 534 Milhões no setor marítimo-

---

<sup>4</sup> Referencial estratégico para o turismo em Portugal na próxima década.

portuário entre 2014 a 2020, € 50 Milhões dos quais investidos no novo terminal de cruzeiros do porto de Leixões e € 25 Milhões à nova Gare de passageiros de cruzeiros do porto de Lisboa. Este plano apresenta uma série de metas para a monitorização dos investimentos realizados, uma das metas estabelecidas consiste no aumento de mais de 50% no número de turistas de cruzeiro que escalem em portos nacionais e define como um objetivo a longo prazo “(...) Uma rede de terminais de cruzeiro e infraestruturas de náutica de recreio competitivas e que promovam a atração de turistas e a competitividade do importante sector económico do turismo nacional.” (Ministério da Economia, 2015, p. 12,70,119).

Estes documentos comprovam o interesse do Estado no setor do turismo e reconhecem particularmente a importância do segmento turismo de cruzeiro, olhando para ele como uma mais valia dado as condições geoestratégicas favoráveis a Portugal (cruzamento de rotas de cruzeiros do mediterrâneo e norte da Europa) e como alavanca estratégica a lucros e receitas para o país.

O período pré-pandemia foi próspero à tendência de crescimento do turismo de cruzeiro a nível mundial, graças a um investimento em navios de cruzeiro com maiores dimensões e consequentemente com maior capacidade e número de camas. A Europa é o segundo foco turístico mundial, com a zona do mediterrâneo e norte de Europa em disputa pelo destino turístico mais visitado por navios de cruzeiro. A nível nacional não ficamos atrás; esta indústria ganha vez mais conotação revelada pelos investimentos feitos principalmente no porto de Lisboa, não fosse esse o porto de escala mais visitado pelos navios de cruzeiro em 2019 (310 escalas) ao longo da costa atlântica da Europa, à frente de cidades como Hamburgo (210 escalas), Amesterdão (117 escalas) e Roterdão (102 escalas). Com este setor a crescer em Portugal e a contribuir cada vez mais para a economia nacional, as estratégias políticas procuram aproveitar ao máximo esta oportunidade e sustentar o turismo de cruzeiro com investimentos públicos e privados, estabelecendo metas ambiciosas.

As condições do país proporcionam não só Lisboa como um destino turístico “obrigatório” devido aos consecutivos prémios e reconhecimento dos passageiros, mas também como uma porta aberta para o mediterrâneo e Atlântico, dando a potencial configuração ao porto de Lisboa de um importante *hub* de navios de cruzeiro na Europa que significa mais passageiros a cruzar pelas águas nacionais.

#### 4.6. Dinâmica laboral de um navio de cruzeiro

O turismo de cruzeiro é um nicho de mercado com crescimento mais rápido dentro da indústria do turismo, é visível o aumento de passageiros de ano para ano a frequentar navios de cruzeiro, a indústria responde ao investir em navios com maior capacidade para albergar estes novos visitantes. A expansão deste setor também trouxe a necessidade de dinamizar a experiência dentro de um navio de cruzeiro, cada vez mais observamos a diferente panóplia de serviços disponíveis num navio que dão emprego a pessoas com diferentes competências e experiências.

As operações de um navio de cruzeiro dividem-se em vários departamentos, o departamento de máquinas, convés, cozinha, médico, entretenimento e hotelaria. Os dois últimos departamentos referidos são os que exigem uma dedicação diferente por parte dos empregados devido ao seu serviço estar mais orientado para o cliente e contacto direto com os passageiros, tais como empregados de casino, assistentes de loja, rececionistas, massagistas, terapeutas de *spa*, artistas, fotógrafos, empregados de mesa, entre outros. Apesar de não serem responsáveis pela navegação e parte motora do navio, têm uma missão bastante desafiante - satisfazer as expectativas dos passageiros de uma viagem de cruzeiro.

Para além de serem precisas devidas infraestruturas para responder a este aumento de passageiros, um elemento decisivo na satisfação e repetição dos passageiros de cruzeiro são os empregados de serviços voltados para clientes em navios de cruzeiro.

Os passageiros enquanto clientes esperam destas pessoas um excelente desempenho na prestação dos serviços de forma a elevar a qualidade da sua experiência turística, e as empresas enquanto contratantes, que melhorem a competitividade da organização. Os empregados representam a empresa e a empresa depende dos seus empregados para a rentabilidade do negócio, qualquer desempenho que não atinja as expectativas dos clientes é suficiente para a sua insatisfação.

Vários estudos apontam condições de trabalho difíceis, como longas horas de trabalho, poucos dias de folga e inexistência de uma esfera que separe a casa do trabalho. É importante salientar que as remunerações variam consoante o tipo de trabalho e a companhia de cruzeiros, contudo há uma coisa em comum independentemente destes dois fatores, alguém que trabalhe

num navio não se pode separar do seu local de trabalho após ter realizado um turno, ao contrário de pessoas que trabalhem em terra. As interações sociais são limitadas do mundo exterior o que obriga a passarem o seu tempo fora de serviço com os colegas de trabalho.

O sociólogo canadense *Ervin Goffman*, utilizou o conceito “instituição total” para descrever este tipo de ambiente, em que a instituição, neste caso o navio de cruzeiro, possui o controlo total do tempo e do espaço dos empregados da organização (Sehkar, Shobana Nair; Sevcikova, 2011, cap. Employee Motivation on Cruise Ships). Segundo o sociólogo (1961), instituição total designava “(...) um local de residência e trabalho onde um grande número de indivíduos com situação semelhante, separados da sociedade mais ampla por um período de tempo considerável, levam uma vida fechada e formalmente administrada (...)” (tradução livre). Os empregados estão em contacto permanente com os passageiros e espera-se que estejam sempre disponíveis e acessíveis aos mesmos no decorrer da viagem, ao contrário das pessoas que trabalhem em hotéis convencionais. Para além das condições de trabalho desafiantes que lidam diariamente têm a missão de gerir constantemente as suas emoções e prestar um alto nível de serviço enquanto estão restringidos a um espaço por períodos de tempo duradouros.

Todos estes fatores acumulados tornam a vida dos empregados de navios de cruzeiro muito difícil, portanto é fulcral que a empresa assegure que os seus empregados estejam muito motivados para corresponder ou exceder as expectativas dos passageiros a bordo e aumentar o lucro.

Tal como em qualquer emprego, o grau de motivação e satisfação destes empregados é um fator determinante para o sucesso desta indústria. É mais exigente ainda o local de trabalho ser dentro de um navio de cruzeiro, aqui existem fatores únicos que podem dificultar a motivação de um empregado, como isolamento a nível físico e familiar. Tendo em conta a importância da satisfação de pessoas que trabalham em navios de cruzeiro, é fundamental perceber o que se pode fazer para melhorar as suas experiências no trabalho, e consequentemente, elevar a qualidade do serviço.

## **5. Enquadramento legal internacional**

A insegurança e imprevisibilidade características do mar tornam a vida a bordo numa das atividades mais perigosas de se exercer, a história comprova isso mesmo.

Um dos fatores que impulsionou o aumento do tráfego marítimo foi a revolução industrial do século XIX com a introdução da energia a vapor nos navios. Através do motor a vapor, o sonho de mover grandes navios sem depender do regime dos ventos tornou-se possível. O comércio marítimo, numa fase inicial, florescia principalmente nos portos de Inglaterra, que nessa altura se consolidou como a principal potência económica do mundo.

A competitividade entre os países aumentava, cada um queria explorar as atividades marítimas e portuárias, impondo os seus próprios critérios e requisitos aos navios, adotando medidas unilaterais. Tendo em conta que o transporte marítimo é de carácter internacional, os problemas começaram imediatamente a surgir quando os mesmos navios escalavam em portos de diferentes países, dando início a desconformidades e discrepâncias que dificultavam a navegação multinacional.

Com o crescimento do tráfego marítimo, questões de segurança de navegação começaram a surgir. Era necessário que os portos tivessem infraestruturas e superestruturas adequadas para receber os navios que transportavam a riqueza mundial.

Para melhorar a segurança marítima e prevenir futuros desastres, era imperativo desenvolver instrumentos internacionais para regular o transporte marítimo que fossem acordados e adotados por todas as nações. A grande prioridade passava por pôr um fim à facilidade de comprometer a segurança da navegação e a proteção do ambiente caso ocorressem problemas de esfera bélica ou financeira dos operadores marítimos.

### **5.1. Criação da IMO**

Os constrangimentos ocorridos até então comprovavam que o transporte marítimo é uma indústria internacional, portanto é imperativo que sua regulamentação seja desenvolvida pela comunidade internacional com a sua aplicação de forma padronizada. Desde os finais do século XIX, a comunidade internacional reconheceu que o melhor método para assegurar

segurança no mar era através da criação de normas internacionais, a serem seguidas pelos países contratantes. As regulamentações internacionais visam terminar com os conflitos legais entre países, desconformidades e contradições administrativas causadas pelos ínfimos instrumentos legais que comprometem e prejudicam a segurança e eficácia do transporte marítimo bem como o comércio mundial.

Assim, vários países sugeriram a criação de uma entidade internacional permanente, que assegurasse a eficácia de regulamentos. Esta sugestão tomou forma pouco depois da criação da ONU, a 6 de março de 1948 foi convocada uma Conferência Marítima das Nações Unidas, em Genebra. Esta conferência resultou no êxito da adoção da Convenção que estabelece formalmente a *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO), em português, Organização Marítima Consultiva Intergovernamental, reunindo 32 países (incluindo Portugal). Atendendo ao seu nome, até 1982 os poderes da organização eram simplesmente consultivos. Durante 1975 e 1977 foram adotadas alterações à Convenção que entraram em vigor em 1982, e a IMCO alterou o seu nome para *International Maritime Organization* (IMO), em português, Organização Marítima Internacional (Zanella, 2014, p. 2338).

A IMO é a agência especializada das Nações Unidas que proporciona um quadro regulamentar para todas as questões do transporte marítimo internacional, atualmente é integrada por 174 países membros e 3 membros associados (IMO, 2019a).

O seu objetivo é promover um sistema de cooperação e colaboração entre Estados em matérias de regulamentação do transporte marítimo internacional, bem como a adoção de normas internacionais relacionadas com a segurança marítima, prevenção e controlo da poluição marinha e atmosférica dos navios e eficácia da navegação<sup>5</sup>. A IMO garante assim a tal padronização em áreas como formação e certificação de marítimos, regras de navegação, segurança e construção de navios, entre outras.

A organização foca-se na resposta aos problemas ambientais e alterações climáticas, na eficácia, segurança e sustentabilidade da navegação através da integração de novas tecnologias.

---

<sup>5</sup> Artigo 1º, alínea a) da Convenção sobre a IMO.

*“A missão da Organização Marítima Internacional (IMO), como agência especializada das Nações Unidas, baseia-se em promover um transporte seguro (safe and secure)<sup>6</sup>, ambientalmente saudável, eficiente e sustentável através da cooperação. Isto será alcançado através da adoção dos mais elevados padrões praticáveis de segurança marítima e proteção, eficiência da navegação e prevenção e controlo da poluição dos navios, bem como através da consideração dos assuntos jurídicos relacionados e na implementação efetiva dos instrumentos da IMO, com vista à sua aplicação universal e uniforme.” (IMO, 2019b)*

No dia 6 de março de 1948, Portugal assinou a Convenção Instituidora da IMCO, a aprovação para a adesão ocorreu através do Decreto n.º 117/76, de 9 de fevereiro, e finalmente a sua aceitação aconteceu a 17 de março de 1976. Tornando-se no décimo nono Estado-Membro da UE a aderir à IMCO.

## 5.2. Convenções internacionais marítimas

Antes da existência da IMO já existiam importantes tratados que se dedicavam a matérias específicas da navegação internacional de forma a torná-la mais segura, nomeadamente a Convenção Internacional para a Segurança na Vida Humana no Mar (SOLAS)<sup>7</sup>. A IMO ficou encarregue de elaborar e promover novas convenções e de alterar as já existentes, no intuito de as melhorar e manter atualizadas conforme o avanço de tecnologias e reconhecimento de problemas.

O Direito marítimo guia-se por inúmeras convenções internacionais, cada convenção concentra-se em matérias particulares do transporte marítimo. A IMO agrupa a maioria das convenções em três categorias fundamentais: a segurança e proteção marítima, a prevenção da poluição marinha e a responsabilidade civil e compensação por danos causados. Sem estarem integradas nestas categorias, existem outras convenções que abordam as operações de busca e salvamento, facilitação do tráfego marítimo, entre outras (IMO, 2019c).

No âmbito deste trabalho irão ser abordadas a Convenção STCW adotada pela IMO e a Convenção sobre o Trabalho Marítimo (MLC) adotada pela ILO (*International Labour Organization*), relativa às condições de vida e trabalho a bordo de navios.

<sup>6</sup> Neste documento “transporte seguro” engloba os conceitos em inglês *secure* e *safe*. *Maritime Safety*: refere-se à salvaguarda da vida humana no mar. *Maritime Security* (proteção): refere-se à noção de segurança através do emprego de meios bélicos ou coercivos - *proteção contra ameaças à liberdade ou à boa ordem no mar*.

<sup>7</sup> O acidente do *Titanic* despoletou uma reação imediata da comunidade internacional na procura de métodos que contribuíssem para evitar a repetição de acidentes semelhantes. Nesse contexto, passado dois anos do acidente, foi promovida a 1.<sup>a</sup> Conferência Internacional sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, em janeiro de 1914.

### 5.2.1 Convenção STCW

A Convenção STCW, em inglês, *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*, foi adotada pela IMO a 7 de julho de 1978 e assim, estabeleceu-se pela primeira vez a nível internacional requisitos mínimos obrigatórios relativamente à formação, certificação e serviço de quartos para os marítimos que outrora eram definidas por cada Estado sem ter em conta as práticas de outros países (IMO, 2019d).

Entrou em vigor a 28 de abril de 1984 e foi ratificada por 165 países, a convenção STCW 78 pretendia eliminar ambiguidades na formação de oficiais e marítimos e garantir que existisse harmonia e níveis mínimos de competência nos requisitos de certificação e formação, assim era posto de lado cenários de tragédia por existir tripulações pouco qualificadas. Foi através do Decreto do Governo n.º 28/85 que Portugal aprovou a adesão à Convenção STCW 78.

Em 1995, a IMO adotou uma série de emendas à Convenção STCW 78 que representaram uma mudança substancial da convenção, o objetivo desta revisão foi atualizar e dar resposta às críticas que reconheciam certas ambiguidades das disposições e resultavam em diferentes interpretações por cada Estado signatário da Convenção. Uma das críticas apontadas era o facto de a Convenção apenas estabelecer requisitos mínimos obrigatórios para a obtenção de diplomas e não definir normas de competência para o cumprimento seguro e adequado das funções, deixando essa responsabilidade a cargo de cada Administração. Outra forte crítica passava por não haver provas que garantissem a implementação efetiva das disposições da Convenção por parte dos Estados Membros (Emílio, 2010).

As emendas de 1995 entraram em vigor em 1997, as principais mudanças foram: a adoção do Código STCW para onde foram transferidos muitos regulamentos técnicos, e a exigência dos países signatários da Convenção comunicarem ao Secretário Geral da IMO informações pormenorizadas no que diz respeito aos mecanismos adotados para assegurar o cumprimento da convenção, tais como cursos de formação, metodologia de certificação e outros elementos que sejam importantes à sua aplicação (IMO, 2019d). Graças a esta alteração, a IMO estreia-se no papel de acompanhamento da implementação efetiva de um instrumento internacional (IMO, 2019d).

A 25 de junho de 2010, a Convenção STCW 95 voltou a ser alvo de revisões, foram adotadas novas emendas à mesma e ao Código STCW, conhecidas por “Emendas de Manila”,

devido à Conferência Diplomática ter sido realizada na capital das Filipinas. As alterações adotadas responderam à necessidade de atualizar a Convenção e o Código face às inovações ocorridas desde as últimas emendas de 1995, e que se ajustassem às necessidades de um futuro próximo (Emílio, 2010). As principais alterações consistiram na adoção de medidas que têm como finalidade prevenir práticas fraudulentas na atribuição de certificados de competência, introdução de normas atualizadas relativas à aptidão médica dos marítimos, de novas exigências à formação em assuntos relacionados com o meio ambiente marinho, com as novas tecnologias e com os treinos de segurança (de forma a que os marítimos sejam capazes de lidar com ataques de pirataria) e novos requisitos de certificação para os marítimos, tais como oficiais eletrotécnicos (IMO, 2019d). As emendas de Manila entraram em vigor em 1 de janeiro de 2012.

A estrutura da Convenção STCW é composta por 17 artigos, por um Anexo que contém várias regras e pelo Código STCW. Os artigos distribuem-se por assuntos referentes às obrigações gerais, definições, comunicação de informações, mecanismo de adoção de emendas, o modo como um Estado pode ser signatário da referente convenção, os requisitos de entrada em vigor, entre outros. Já as regras estão distribuídas por 8 capítulos: Capítulo I: Disposições Gerais, Capítulo II: Comandante e Secção de Convés, Capítulo III: Secção de Máquinas, Capítulo IV: Radiocomunicações e Operadores de Rádio, Capítulo V: Requisitos Especiais de Formação para o Pessoal de Determinados Tipos de Navios, Capítulo VI: Funções de Emergência, Prevenção de Acidentes, Proteção (*security*), Cuidados Médicos e Sobrevivência, Capítulo VII: Certificação Alternativa e Capítulo VIII: Serviço de Quartos (IMO, 1978).

O Código STCW tem duas partes ou anexos, a parte A é obrigatória e a parte B é opcional, ambos constituídos por secções. O Código serve de apoio à Convenção na medida em que esta contém os requisitos mínimos que depois são explicados e aprimorados nas secções do código. A Parte A compreende disposições que detalham os requisitos mínimos de competência exigidos aos marítimos (sendo apresentados em várias tabelas) que devem ser mantidos pelos Estados Parte de forma a dar efetividade à Convenção, como por exemplo, os Padrões mínimos de visão em serviço para marítimos (ver Anexo 1) (IMO, 2010, p. 1). A Parte B do Código é composta por orientações e recomendações de forma a auxiliar os Estados Parte a implementar a Convenção. As normas já não são obrigatórias como na Parte A, demonstram apenas como os requisitos podem ser alcançados.

De acordo com o artigo III da Convenção STCW, esta aplica-se “aos marítimos servindo a bordo de navios que operam na navegação em mar aberto, autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte, excetuando-se os que servem a bordo de: (a) navios de guerra, navios auxiliares ou outros navios de propriedade ou operados por um Estado, desde que sejam utilizados somente em serviços governamentais não comerciais; (b) embarcações de pesca (nestes casos a convenção a aplicar é a STCW-F<sup>8</sup>); (c) embarcações de recreio não empregadas em comércio; e (d) embarcações de madeira de construção primitiva (IMO, 1978)<sup>9</sup>.

A Autoridade Marítima competente da Convenção STCW, a nível nacional, é a Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM). Esta é a entidade responsável pela emissão dos certificados profissionais dos marítimos e cursos de formação profissional dos mesmos (DGRM, 2018b).

### 5.2.2 Convenção MLC

A Convenção MLC, em inglês, *Maritime Labour Convention*, foi adotada a 7 de fevereiro de 2006, no decorrer da 94<sup>a</sup> sessão da Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho, em inglês, *International Labour Organization* (ILO), com o propósito de criar um “instrumento único e harmonioso que integrasse não só todas as normas atualizadas das convenções e recomendações internacionais existentes relacionadas com o trabalho marítimo, como também os princípios fundamentais expostos noutras convenções internacionais do trabalho (Attard, 2016, p. 1).

Esta Convenção é o quarto pilar do regime regulador internacional marítimo ao lado da Convenção SOLAS, MARPOL e STCW. Apenas entrou em vigor a 20 de agosto de 2013.

A adoção da MLC foi fundamental para garantir a proteção especial que os cerca de 1,6 milhões de marítimos em todo o mundo necessitam, constitui uma “Carta de Direitos dos Marítimos” ou *Seafarers’ Bill of Rights*, mas também para assegurar equidade à indústria marítima (Internacional Chamber of Shipping, 2020). Em junho de 2020, 97 países ratificaram a MLC 2006 contribuindo para o estabelecimento harmonioso de requisitos mínimos para trabalhar a bordo de uma embarcação e reforçar os mecanismos de aplicação da lei (ILO, 2017).

---

<sup>8</sup> Convenção *STCW- F International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel*), aplica-se a todo o pessoal que exerce funções em navios de pesca de mar, de comprimento igual ou superior a 24 metros, autorizados a arvorar a bandeira de um Estado-Membro. Retirado de: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/stcw-f> (Acesso a: 23/02/2021);

<sup>9</sup> Artigo III da Convenção STCW.

Considerando que a MLC estabelece requisitos mínimos, caso os Estados que a ratifiquem possuam normas mais elevadas estes não podem reduzir os direitos já existentes.

O seu âmbito de aplicação, de acordo com o ponto 4 do Artigo II, abrange todos os navios pertencentes a entidades públicas ou privadas, habitualmente encarregues de atividades comerciais que exerçam viagens internacionais. Os navios afetos à pesca ou atividade análoga, as embarcações de construção tradicional como dhows e juncos não estão incluídos na presente convenção. Não se aplica a navios de guerra ou unidades auxiliares da marinha de guerra nem a embarcações de tráfego local<sup>10</sup>.

A estrutura da MLC 2006 é constituída por três partes que se interligam entre si: ao folhear a convenção deparamo-nos primeiramente com os 16 Artigos que estabelecem obrigações gerais e princípios fundamentais, de seguida apresentam-se as Regras e as disposições do Código pormenorizadas e explicadas devidamente. O código é composto por duas partes que indicam o modo de aplicação das Regras, a Parte A que tem caráter obrigatório e a parte B que tem caráter orientador, não sendo obrigatória<sup>11</sup>. As disposições das regras, normas da Parte A e os princípios orientadores da parte B estão agrupadas em cinco Títulos: Título 1 - Condições Mínimas a observar para o Trabalho Dos Marítimos a bordo de um navio, Título 2 Condições de Trabalho, Título 3 - Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa, Título 4 - Proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social e Título 5 - Cumprimento e Aplicação.

A Convenção MLC 2006, sendo um instrumento universalmente aplicável, regula quase todos os aspetos das condições de trabalho dos marítimos como a celebração do contrato de trabalho, pagamento de salários, estabelece requisitos para práticas de recrutamento e colocação, requisitos para a idade mínima, formação e qualificação necessária para trabalhar a bordo de um navio da marinha mercante, certificado médico, duração do trabalho ou do descanso, direito a férias, alimentação, indemnização dos marítimos em caso de perda do navio de ou naufrágio, repatriamento, lotações de segurança, alojamento, cuidados e assistência médica, proteção no que toca à garantia que os marítimos beneficiem de segurança social, prevenção dos acidentes e o acesso a instalações e serviços em terra que protejam a saúde e

---

<sup>10</sup> Artigo II, No. 4 da MLC;

<sup>11</sup> Artigo VI, No. 1 da MLC;

bem-estar dos marítimos. A MLC estabelece em todo o seu Código a necessidade de possuir um certificado médico válido, as competências, formação e qualificações relevantes para desempenhar certos trabalhos, proibindo em simultâneo menores de 16 anos de trabalhar a bordo de navios, e menores de 18 anos a trabalhar à noite.

Para além destes aspetos, existem responsabilidades incumbidas a cada Estado que ratificou a presente convenção, a bordo de navios que arvoram a sua bandeira, para se fazer cumprir e aplicar de forma efetiva as normas e os direitos presentes na Convenção.

Enquanto Estado de Bandeira, este é responsável pela implementação de um sistema de inspeção e de certificação das condições do trabalho marítimo, com o propósito de verificar se as mesmas conferem as normas e princípios da MLC 2006<sup>12</sup>.

Este sistema de certificação atribui o certificado de trabalho marítimo, juntamente com a declaração de conformidade do trabalho marítimo, ou o certificado temporário de trabalho marítimo, verificando a realização da inspeção do navio por parte do Estado de Bandeira e que as normas relativas às condições de trabalho e vida dos marítimos da presente Convenção são cumpridas (DGRM, 2018c).

Todas as embarcações que fazem viagens internacionais e tenham arqueação bruta igual ou superior a 500, devem dispor a bordo o certificado de trabalho marítimo ou um certificado temporário de trabalho marítimo<sup>13</sup>. Estes certificados são prova que o navio foi devidamente inspecionado pelo Estado de Bandeira e que as condições de trabalho e vida dos marítimos estão em conformidade com as normas obrigatórias da referida convenção.

De acordo com a regra relativa às Responsabilidades do Estado do Porto, qualquer navio estrangeiro (navio que arvora a bandeira de outro Estado), que faça escala num porto nacional, pode estar sujeito à realização de uma inspeção com o objetivo de se verificar a conformidade com os requisitos da Convenção MLC 2006, no que toca às condições de trabalho e vida dos marítimos<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> MLC, Regra 5.1 - Responsabilidades do Estado da bandeira; Regra 5.1.1, Ns. 1,2;

<sup>13</sup> MLC, Regra 5.1.3, No.1, Alínea a).

<sup>14</sup> MLC, Regra 5.2.1, No.1;

Por meio da Resolução da Assembleia da República n.º 4/2015 de 12 de janeiro de 2015, Portugal aprovou a MLC adotada a 23 de fevereiro de 2006, pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho, e ratificou a mesma através do Decreto do Presidente da República n.º 7/2015 de 12 de janeiro de 2015.

Através do Aviso n.º 118/2016, Portugal torna público que a 12 de maio de 2016 depositou o seu instrumento de ratificação da MLC, 2006. De acordo com o Artigo VII da referida Convenção, esta só entrou em vigor a nível nacional 12 meses após o registo da sua ratificação, ou seja, no dia 12 de maio de 2017<sup>15</sup>.

---

<sup>15</sup> MLC, Artigo VIII, No.4.

## 6. Análise linguística ao termo “marítimo”

A palavra “marítimo” é usada frequentemente na linguagem popular. Para que um termo produza efeitos legais, compete à legislação defini-lo e atribuir um significado na linguagem jurídica (Harris e Hutton, 2007, p. 153).

Neste capítulo será feita uma análise linguística ao termo “marítimo” tal como é definido pelo Direito Internacional do Trabalho Marítimo e pela MLC. Em seguida é demonstrada a intenção legislativa ao termo “marítimo” das pessoas responsáveis pelo projeto de escrita da MLC à luz da finalidade da convenção, com o objetivo de se instituir um conceito de marítimo que ultrapassa o significado tradicional do termo.

### 6.1. Definição de “marítimo” em termos gerais

O termo “marítimo”, em inglês, *seafarer* pode ser definido de acordo com o Dicionário Comercial Marítimo por “pessoa embarcada e empregada num navio, por exemplo marinheiro” e *seaman* por “tripulante de um navio sem graduação de oficial” (FUNENSEG, 2003, p. 54).

O Dicionário “*Black’s Law*”<sup>16</sup> define *seaman* da seguinte forma:

“Ao abrigo da Lei *Jones e da Lei de Compensação dos Trabalhadores Portuários e de Longshore*, uma pessoa que está ligada a um navio como um empregado abaixo da patente de oficial e que contribui para a função do navio ou para a realização da sua missão (...) Também denominado membro da tripulação ou marinheiro (...) O marítimo tradicional é um membro da tripulação de um navio de marinha mercante... No entanto, os navios não limitam as suas funções ao transporte de mercadorias sobre a água. O desempenho de um navio com outra missão, tal como operar um navio de cruzeiro, requer a presença de empregados a bordo do navio que não contribuam apenas para a navegação do mesmo”(Garner, 2009, p. 1468) (tradução livre).

De acordo com o “*Dictionary of international and comparative law*”, a tripulação inclui o mestre, oficiais e marítimos da classe de mestrança e marinhagem do navio (Fox, 2003, p. 294). Contudo, a definição pode alterar ao analisar informação de outras fontes que definem

---

<sup>16</sup> “Black’s Law Dictionary” é o dicionário de Direito mais fiável e utilizado dos Estados Unidos da América.

por membro da tripulação todas as pessoas abaixo dos oficiais e do capitão do navio (FUNENSEG, 2003, p. 17).

Muitos instrumentos internacionais adotados pela Organização Internacional do Trabalho, nomeadamente convenções e respectivas recomendações, definem o conceito e requisitos para se ser marítimo. Estas convenções foram consideradas e revistas durante o processo de escrita da MLC, designadamente as que estão presentes no artigo X da MLC.

Ao abrigo do Artigo 2 (b) da Convenção (N.º 23) sobre o Repatriamento de Marinheiros, 1926, o termo “marítimo” abrange:

“qualquer pessoa empregada ou envolvida em qualquer capacidade a bordo de qualquer navio e inscrita nos artigos do navio” exceto “(...) comandantes, pilotos, cadetes e alunos em navios de formação e outras pessoas ao serviço permanente de um Governo”<sup>17</sup>.

De acordo com Artigo 1 da Convenção (N.º 70) da Segurança Social (Marítimos), 1946, o termo “marítimo” inclui:

“todas as pessoas, exceto oficiais, empregados como membros da tripulação em embarcações envolvidas na navegação marítima.”

Posteriormente, as convenções adotaram a definição de “marítimo” como sendo toda a pessoa que esteja empregada, contratada ou que trabalhe em qualquer função a bordo de um navio à qual se apliquem as respetivas Convenções<sup>18</sup>. As convenções mais recentes começaram

<sup>17</sup> Mesma definição apresentada na Convenção sobre o Contrato de Trabalho dos Marítimos, 1926 (No.22).

<sup>18</sup> É apresentada a mesma definição de “marítimo” na Convenção (n.º 164) sobre Proteção à Saúde e Assistência Médica aos Trabalhadores Marítimos, 1987, Convenção (n.º 178) Relativa à Inspeção das Condições de Vida e de Trabalho dos Trabalhadores Marítimos 1996, Convenção (n.º 165) sobre a segurança social dos marítimos (revista), 1987, Convenção (n.º 165) sobre os Documentos de Identidade da gente do mar (Revista), 2003.

a adicionar alguns requisitos ou condições à definição de marítimo, como se pode observar na Convenção (n.º 179) sobre o recrutamento e a colocação dos marítimos, 1996 ao abrigo da alínea d), n.º 1 do Artigo I que estipula “marítimo” como:

“qualquer pessoa que preencha as condições para ser empregada ou contratada a qualquer título a bordo de um navio de mar.”

Conforme disposto na alínea d), n.º 7 do Artigo I da Convenção (n.º 178) sobre a inspeção do trabalho (marítimo), 1996, em caso de dúvida sobre alguma categoria de pessoa pertencer à classe de marítimo, a questão será determinada pela autoridade central de coordenação após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessados.

Algumas convenções, tais como a Convenção (n.º 145) sobre a continuidade do emprego (marítimo), 1976 e a Convenção (n.º 180) sobre a duração do trabalho dos marítimos e as lotações dos navios, 1996 deixam ao critério dos Estados Membros a determinação do grupo de marítimos através de legislação nacional ou acordos coletivos<sup>19</sup>. Outras convenções excluem abertamente certas categorias, como médicos, músicos, pessoas cujos deveres estão relacionados unicamente com a carga a bordo, entre outras, da categoria de marítimos<sup>20</sup>.

É possível constatar a ambiguidade presente ao longo dos vários instrumentos internacionais, tanto na definição de marítimo como no que decide se uma pessoa pode estar incluída nessa classe.

A Comissão Marítima Conjunta, em inglês, *Joint Maritime Commission*, propôs em janeiro de 2001 na sua 29.<sup>a</sup> Sessão, o desenvolvimento de um único instrumento internacional marítimo que incorporasse de forma coerente as convenções internacionais de trabalho marítimo já existentes, tentando assim harmonizar as normas atuais do setor que eram pouco claras e inconsistentes aos olhos das Comissões de Marítimos e de Armadores (ILO, 2001, p.

---

<sup>19</sup> Artigo 1 (2) Convenção (n.º 145) sobre a continuidade do emprego (marítimos), 1976 e alínea d) do Artigo 2 Convenção (n.º 180) sobre a duração do trabalho dos marítimos e as lotações dos navios, 1996 “o termo marítimo significa qualquer pessoa definida como tal pelas leis ou regulamentos nacionais ou acordos coletivos que esteja empregada ou envolvida em qualquer capacidade a bordo de um navio de mar a que a presente Convenção se aplica” (Tradução livre);

<sup>20</sup> Artigo 2 (1) Convenção (n.º 72) sobre as férias remuneradas dos marítimos, 1946 e Artigo 3 Convenção (n.º 109) sobre os salários, a duração do trabalho a bordo e as lotações (revista), 1958 “Esta Convenção aplica-se a qualquer pessoa que esteja envolvida em qualquer capacidade a bordo de um navio, exceto: (...)” (Tradução livre);

2)<sup>21</sup>. Esta proposta foi aceite pelo Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho na sua 280<sup>a</sup> Sessão em Março de 2001. Assim, o órgão diretor estabeleceu um Grupo de Trabalho de Alto Nível, também chamado Grupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível sobre Normas do Trabalho Marítimo, encarregue de trabalhar na elaboração desse novo instrumento<sup>22</sup>.

A primeira reunião deste Grupo ocorreu entre os dias 17 a 21 de dezembro de 2001, e foram estabelecidos pontos essenciais a ter em conta na redação do novo instrumento, as suas normas devem ser “claras, simples, fáceis de ratificar e fáceis de implementar, a duplicação deve ser evitada” e “(...) as disposições dos instrumentos existentes da ILO devem ser tomadas como ponto de partida e as Convenções da IMO devem ser revistas de perto como fonte de inspiração.” (ILO, 2001, p. 23). Foi também criado um subgrupo com o objetivo de assegurar uma distribuição geográfica equitativa para que todos os principais interessados na indústria naval se sentissem representados (ILO, 2001, p. 25).

Foi concordado na reunião que o subgrupo ficaria responsável, entre muitas outras tarefas, pelo desenvolvimento dos principais elementos do instrumento, no que diz respeito à “identificação de sobreposição ou conflito das disposições existentes e formulação de recomendações adequadas” de forma a contribuir para a simplificação das normas e facilitar a sua implementação (ILO, 2001, p. 27)<sup>23</sup>.

Com esse propósito, O Subgrupo Tripartido do Grupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível sobre Normas de Trabalho Marítimo apresenta na sua primeira reunião, decorrida entre os dias 24 a 28 de junho de 2002, um documento de trabalho relativo a texto duplicado ou contraditório nas convenções marítimas existentes da ILO, precisamente 39 convenções, 1 Protocolo e 28 recomendações (ILO, 2002, p. 1).

---

<sup>21</sup> A Comissão Marítima Conjunta é um órgão permanente bipartido que presta aconselhamento ao órgão diretivo sobre questões marítimas, incluindo a definição de normas para a indústria naval. Retirado de: [https://www.ilo.org/global/docs/WCMS\\_162320/lang-en/index.htm](https://www.ilo.org/global/docs/WCMS_162320/lang-en/index.htm). Acesso a 21/03/202.

<sup>22</sup> Este grupo de trabalho é composto pelo grupo governamental, grupo de armadores e grupo de marítimos, daí a designação de “Tripartido”. Retirado de: <https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb283/pdf/twgmls-fr.pdf> “Composition of the Working Group” p.1. Acesso a 21/03/202.

<sup>23</sup> A composição deste Subgrupo de Trabalho também é tripartida, fazendo parte membros governamentais, membros do grupo de armadores e do grupo de marítimos, tendo a designação “Subgrupo Tripartido do Grupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível sobre Normas de Trabalho Marítimo”.

Este documento expressa que 24 termos foram definidos por duas ou mais convenções tornando-os contraditórios ou duplicados, os termos “marítimo” e “navio” são os que mais controvérsia causam. É apresentado um resumo da quantidade de definições jurídicas de “marítimo” nas convenções existentes. Existem no total 16 convenções que definem “marítimo”, as Convenções n.ºs 22 e 23, 70 e 71, e 164 e 166 contêm a par, a sua própria definição. Sobram assim mais 13 definições diferentes de “marítimo” nas restantes convenções da ILO. Esta variação, segundo o documento, reflete os diferentes âmbitos das convenções individuais que variam desde o recrutamento e colocação de marítimos a obrigações do armador em caso de doença ou acidentes marítimos (ILO, 2002, p. 2).

No que diz respeito à definição do termo “marítimo” presente nas Recomendações da ILO, o documento realça que este é o único termo definido por mais de duas recomendações (n.ºs 142, 154, 173 e 187), sendo que as definições diferem entre elas. Há que ter em consideração que a definição do termo “marítimo” em cada Resolução retrata o âmbito da respetiva Convenção.

## 6.2. Conceito de marítimo de acordo com a MLC

O significado do termo “marítimo” sempre gerou ambiguidade e alguma controvérsia dada as diferentes definições ao longo dos instrumentos internacionais, portanto foi um termo muito discutido não só no decorrer do processo de redação de texto da MLC, mas também durante a sua adoção e entrada em vigor. Era essencial uniformizar este termo dado a sua importância na aplicação da convenção no que toca à atribuição de direitos dos marítimos.

A definição de marítimo é apresentada na alínea f), n.º1 do Artigo II que afirma: “Marítimo (*seafarer*) designa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio ao qual se aplique a presente convenção.” (tradução livre). De acordo com o n.º 2 do Artigo II, salvo disposição expressa em contrário, a convenção aplica-se a todos os marítimos. Em caso de dúvida sobre se alguma categoria de pessoas deve ser considerada marítima para efeitos de aplicabilidade da Convenção, a questão deve ser determinada pela autoridade competente de cada Estado Membro em consulta com as organizações de armadores e de marítimos interessados na mesma, tal como disposto no n.º 3 do Artigo II.

A partir desta definição, é notório que o elemento chave para uma pessoa ser considerada marítimo e ter a proteção à luz da presente convenção, é o seu trabalho ser efetuado a bordo de um navio ao qual a convenção se aplique (Lielbarde, 2016, p. 5). Ao abrigo da alínea i), nº 1 do artigo II da MLC, um navio corresponde a "qualquer embarcação que não navegue exclusivamente em águas interiores, em águas abrigadas ou nas suas imediações ou em zonas onde se aplique uma regulamentação portuária". Exceto navios de pesca, navios de construção tradicional como dhows, navios de guerra e auxiliares navais, a convenção aplica-se a todos os navios normalmente dedicados a atividade comercial, quer sejam privados ou públicos<sup>24</sup>. Ao abrigo do nº.6 do Artigo II da MLC, os Estados membros têm a liberdade de não aplicar determinadas disposições do código MLC a um navio ou a uma categoria particular de navios, apenas se forem navios de arqueação bruta inferior a 200 que não façam viagens internacionais. Fica evidente que a convenção aplica-se a todos os navios de carga e de passageiros que naveguem por águas internacionais.

A definição apresentada pela MLC ao termo “marítimo” deixa espaço para dúvidas por ser tão ampla. Ao considerar marítimo “qualquer pessoa que trabalhe a bordo de um navio”, a definição abrange as profissões tradicionalmente consideradas marítimas, nomeadamente o comandante, imediato, oficiais, engenheiros, contramestre mas também inclui pessoas que exercem o seu trabalho a bordo de um navio, durante um determinado período de tempo como pessoal de navios de cruzeiro, por exemplo, pessoal de limpeza, hotelaria, entretenimento, casino ou então pilotos de porto, inspetores do *Port State Control* (PSC), técnicos de reparação e manutenção, superintendentes, entre outros.

Muitas destas profissões, designadamente as que exercem temporariamente trabalho a bordo de um navio criam incertezas no enquadramento da categoria de marítimos, no que diz respeito aos direitos assegurados pela MLC. Segundo o Regulamento 2.1. da MLC, o marítimo tem direito a um contrato de trabalho escrito – SEA (*Seafarer Employment Agreement*)<sup>25</sup> - estabelecido entre cada marítimo a bordo e o armador ou representante do mesmo. O armador é responsável por tudo o que envolve as condições de trabalho e de vida dos marítimos que trabalham a bordo de um navio ao qual a MLC vigore<sup>26</sup>. Neste contrato fica registado pareceres sobre as condições de vida e trabalho a bordo do navio para que inspetores do PSC possam

---

<sup>24</sup> MLC, Artigo II, nº4;

<sup>25</sup> MLC, Artigo II, nº1, Alínea g);

<sup>26</sup> MLC Regulamento 2.1. parágrafo 3, pág.1.

aceder a essa informação, no fundo o objetivo deste acordo é garantir um contrato de trabalho justo ao marítimo. O Subgrupo Tripartido do Grupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível sobre Normas de Trabalho Marítimo, reconhece que em certos casos possam existir incertezas se determinada pessoa que realiza trabalho a bordo de um navio possa estar abrangida pela MLC, daí a existência do n.º 3 do Artigo II que proporciona alguma liberdade de decisão aos Estados membros.

Tal como foi referido anteriormente, o processo de redação da MLC foi muito longo devido à revisão das normas de várias convenções e recomendações já existentes, ao objetivo de terminar com ambiguidades de conceitos, e à importância de criar um só instrumento capaz de conter todas as questões relacionadas com o trabalho marítimo. O significado do termo “marítimo” na MLC, por ser tão amplo, não especifica de forma clara as pessoas que estão protegidas pela convenção, portanto é essencial considerar qual a intenção legislativa dos redatores da mesma.

De acordo com o n.º 8 do artigo 19º da Constituição da Organização Internacional do Trabalho, a adoção da MLC por um Estado Membro jamais poderá afetar qualquer regulamentação ou costume existente que assegurem condições mais benéficas para os marítimos quando comparado à referida convenção, pois isso resultaria na diminuição dos direitos marítimos.

A importância da intenção legislativa ao definir “marítimo” é garantir o direito de estas pessoas terem condições de trabalho e vida a bordo dignas para que possam exercer o seu trabalho de forma decente<sup>27</sup>. É evidente que os marítimos precisam de proteção especial devido à globalização da indústria marítima e ao ambiente perigoso e inseguro que caracteriza o mar, tal como é afirmado no preâmbulo da Convenção.

Este tema sempre foi alvo de bastantes debates durante a elaboração do projeto de texto da MLC. Na segunda reunião do Subgrupo que ocorreu entre 3 a 6 de fevereiro de 2003, foi discutido a intenção da definição “marítimo” abranger qualquer pessoa que exercesse trabalho a bordo e “tripulação” apenas incluir comandantes, oficiais e marítimos da classe de mestrança e marinhagem (ILO, 2003a, par. 17). Apesar do Subgrupo não ter chegado a um consenso relativamente à definição, sugeriu a definição, “marítimo designa qualquer pessoa, incluindo o

---

<sup>27</sup> MLC:, Artigo I, N.º1.

comandante que esteja empregada, contratada ou que trabalhe, a qualquer título, a bordo de um navio ao qual esta Convenção se aplique.”.

O Grupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível sobre Normas de Trabalho Marítimo considerou as orientações dadas na reunião do Subgrupo realizada em fevereiro. Como foi mencionado anteriormente, algumas convenções optam por deixar a questão da definição de marítimo ao abrigo da legislação nacional, outras estabelecem a definição de marítimo ao incluir qualquer pessoa que trabalhe ou esteja empregada a bordo do navio. Contudo, muitas convenções restringem a definição de marítimo ao pessoal envolvido apenas na operação do navio, a chamada tripulação. A abordagem adotada por estas convenções para definirem quem é ou não marítimo, leva à exclusão de muitas pessoas que trabalham no setor da indústria de navios de passageiros. Estas pessoas, tais como rececionistas, esteticistas, instrutores de desporto, passam o mesmo tempo a bordo que oficiais, no entanto as condições de trabalho e proteção disponíveis a estes trabalhadores são menos evidentes. Tanto estas convenções como as que optam por deixar a definição marítimo à luz de legislação nacional, perpetuam desigualdades na indústria de trabalho marítimo global comparativamente a países que consideram essas mesmas profissões inseridas na classe de marítimos (ILO, 2003b, p. 3).

Na terceira reunião do Grupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível sobre Normas de Trabalho Marítimo, realizada nos dias 30 de junho a 4 de julho de 2003, ponderou-se a sugestão da definição de marítimo dada pelo Subgrupo e concordou-se com o princípio inclusivo por trás da definição de “marítimo”, contudo devia dar abertura para exclusões a nível nacional ou ponderar limitações na aplicação das normas a certas categorias de pessoas. A disposição "Salvo disposição expressa em contrário, esta Convenção aplica-se a todos os marítimos" ( n.º 2 do Artigo II, MLC) foi adicionada para possibilitar que algumas normas apliquem-se apenas a grupos específicos (Lielbarde, 2016, p. 7). O acrescentar do excerto “salvo disposição expressa em contrário”, permite que certas categorias de marítimos não estejam incluídas em algumas disposições.

Na mesma reunião, também foi discutida a hipótese de limitar a definição de marítimo apenas ao comandante, oficiais e marítimos da classe de mestrança e marinagem e dar o termo “trabalhadores independentes a bordo” ou “outras pessoas empregadas a bordo” às restantes categorias de pessoas (ILO, 2003b, p. 3). A definição sugerida pelo Subgrupo foi alterada com o objetivo de excluir certas categorias de pessoas que estão temporariamente a bordo do navio

a executar uma tarefa não fossem protegidas no âmbito da MLC, tais como trabalhadores portuários (ILO, 2003b, p. 3). Nesta reunião a problemática da definição não ficou totalmente resolvida porque membros do Grupo de Trabalho manifestaram a vontade de definir “marítimo” apenas numa fase posterior.

Nos dias 19 a 23 de janeiro de 2004, o Grupo de Trabalho reuniu-se pela quarta vez. A definição recomendada pelo Subgrupo continuou a prevalecer, até porque correspondia à mesma definição dada por outras convenções internacionais de trabalho marítimo<sup>28</sup>. Visto que na terceira reunião propôs-se adicionar algo que permitisse aos Estados membros terem alguma flexibilidade a nível nacional, foi então inserido o n.º 3 do Artigo II na MLC. Uma nova sugestão foi feita nesta reunião, relativamente ao âmbito de aplicação de certas disposições. Ao invés de ter definições para marítimo e para pessoas empregadas a bordo, tal como foi discutido na reunião anterior, passar a limitar o âmbito de aplicação a determinadas disposições, por exemplo “marítimos responsáveis pela operação e navegação segura do navio” quando estas não se aplicam a todos os marítimos (ILO, 2004a, p. 3).

Na Conferência Técnica Marítima Preparatória da ILO, em inglês, *Preparatory Technical Maritime Conference*, que ocorreu entre os dias 13 a 24 de setembro do mesmo ano, a definição de “marítimo” não se alterou, como se pode verificar no esboço recomendado para o projeto da Convenção de trabalho marítimo<sup>29</sup>.

Nos dias 21 a 27 de abril de 2005, decorreu a chamada “Reunião Interseccional Tripartida sobre o seguimento da Conferência Técnica Marítima Preparatória” que foi marcada pela inquietação do grupo de armadores, no que diz respeito à aplicação da MLC, a certas categorias de pessoas que, apesar de executarem tarefas a bordo do navio, não devem ser abrangidas pela convenção mesmo que as façam durante a viagem do navio, tais como pessoal de manutenção e reparação, fornecedores de equipamento, estivadores ou outros especialistas (ILO, 2005a, par. 9). O grupo de armadores propôs alterar as palavras “a bordo de um navio” para “dentro da equipa de tripulação do navio” na definição de marítimo, ficando assim “o termo marítimo

---

<sup>28</sup> Sugestão de definição dada pelo Subgrupo que se verifica na atual Convenção MLC, 2006, Convenções n.ºs 185 (revista), 180 (revista) e 164, 166, 178 e 179, C3A2/1.

<sup>29</sup> ILO “*Consolidated maritime labour Convention Recommended draft*”, 13-24 setembro 2004, Artigo II 1 (f) “*the term seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies; (working definition, modified C.185, modified C.180 + C.164; C.166; C.178 + C.179 + C.73A2/1)*” pág 3. Retirado de: <https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/ptmc/pdf/cmlc-draft.pdf> (acesso a 13 de março de 2021).

designa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalhe, a qualquer título, dentro da equipa de tripulação do navio ao qual a se aplique a presente Convenção” (ILO, 2005b, p. 7). A proposta acabou por não ser aceite (ILO, 2005c, p. 44).

Na 94.<sup>a</sup> sessão marítima da Conferência Internacional do Trabalho que ocorreu entre os dias 7 a 23 de fevereiro de 2006, foi submetido o projeto da Convenção que incluía a definição de marítimo (*seafarer*) na alínea f), nº.2 do Artigo II, sendo igual à apresentada no esboço recomendado para o projeto da Convenção:

*“seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to to which this Convention applies” (working definition, modified C.185, modified C.180 + C.164; C.166; C.178 + C.179 + C.73A2/1)*

A situação de emprego das pessoas que trabalham a bordo de navios de passageiros foi tópico de discussão durante a conferência. A definição escolhida para “marítimo”, ao ser inclusiva, tem como intenção terminar com a preocupação da proteção disponível e da situação de emprego de todas as categorias de pessoas que trabalham a bordo de um navio, e ainda proporciona alguma flexibilidade aos Estados membros (ILO, 2004b, pp. 7–8).

É notório que todo o processo até à adoção da MLC foi repleto de intensos debates sobre a definição de “marítimo” e muitas preocupações relativas a quem deveria ser abrangido pela Convenção, ou seja, quem pertencia ou não ao estatuto de marítimo. Tendo o conhecimento sobre as intenções dos redatores da MLC ao definir “marítimo”, reconhece-se que passavam por querer aplicar a convenção a todas as pessoas que exerciam funções a bordo, sendo essas relacionadas quer à operação segura do navio, quer à gestão hoteleira e de entretenimento de um navio de passageiros (esteticistas, rececionistas, instrutores de desporto, etc.).

O motivo desta definição ser abrangente, deve-se à preocupação de proporcionar os mesmos direitos e proteções dispostos na MLC a pessoas que não estão envolvidas na operação do navio, contudo exercem a sua função a bordo de um navio por um período de tempo prolongado.

Tendo em conta uma perspetiva futura, foi reconhecido que poderiam surgir situações em que os Estados Membros tivessem dúvidas sobre certas categorias de pessoas que exercessem a sua atividade a bordo do navio, por um determinado período de tempo, devessem

ser consideradas ou não como marítimos, para efeitos de aplicação da MLC. Na tentativa de clarificar essa questão e ajudar os países a uniformizar a aplicação dos direitos e obrigações da MLC, no dia 22 de fevereiro de 2006 a Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho, na sua 94.<sup>a</sup> sessão marítima, adotou a Resolução VII relativa à informação sobre grupos profissionais (ILO, 2006a, p. 4). Esta Resolução, através das suas diretrizes, tem o intuito de ajudar as administrações dos Estados Membros a interpretar a alínea f), n.º.1 e n.º.3 do Artigo II da MLC, no processo de decisão sobre a atribuição do estatuto de marítimo a um grupo profissional, sendo que a decisão final caberá aos Estados Membros.

As categorias profissionais suscetíveis a dúvidas podem-se relacionar com três causas: (i) a natureza do trabalho, ou seja, quando o trabalho não integra as atividades de rotina do navio, como investigadores, cientistas ou mergulhadores; (ii) pessoal com formação marítima mas que não desempenha funções vitais à navegação, tais como pilotos portuários, inspetores ou superintendentes e (iii) a duração da sua atividade profissional, ou seja, quando o trabalho é de curta duração e/ou ocasional considerando que o principal local de trabalho é em terra, tais como técnicos de manutenção e reparação, animadores convidados ou trabalhadores portuários (ILO, 2006a, p. 6).

É afirmado na Resolução que não deve ser excluída da definição de marítimo qualquer pessoa só por integrar uma das categorias acima referidas. Os tópicos a serem considerados num momento de dúvida relativamente à atribuição do estatuto de marítimo são: a duração de estadia da pessoa a bordo, a frequência dos períodos trabalho efetuados a bordo, a localização do seu principal local de trabalho, o objetivo do seu trabalho no navio, a proteção que iria ser concedida à pessoa em causa, no que diz respeito às suas condições laborais e sociais, de forma a garantir que sejam comparáveis às previstas na convenção.

Apesar da resolução não oferecer diretrizes rigorosas à atribuição do estatuto de marítimo a certas categorias de pessoas, sugere que pilotos de porto ou outros trabalhadores portuários, animadores convidados, inspetores de navios, superintendentes e técnicos de reparação podem não estar determinados a serem considerados marítimos à luz da MCL. Indivíduos que, mesmo não exercendo funções que contribuem para a navegação, passam regularmente mais do que curtos períodos a bordo, podem ser consideradas marítimos e serem abrangidos pela convenção, como por exemplo, uma equipa de reparação e manutenção e

pessoal especializado contratado para trabalhar no mar em navios específicos (ILO, 2006a, p. 5).

Em suma, todo o processo da definição de “marítimo” para a MLC, 2006 baseou-se em antigas convenções da ILO, sendo que algumas apresentam a mesma definição que a MLC. Ainda que a definição não tenha sofrido grandes alterações a nível legal, o conceito de “marítimo” sofreu, como se pôde constatar antigas convenções de trabalho marítimo apenas incluíam o pessoal envolvido na operação segura do navio, a chamada “tripulação”. O restante pessoal que trabalhava a bordo dos navios, nomeadamente navios de passageiros, por não integrar essa categoria de pessoas não era considerado marítimo ao abrigo das antigas convenções. No decorrer do processo de redação da MLC, houve a preocupação relativamente ao impacto que esta convenção iria causar no setor de navios de cruzeiro.

O conceito de marítimo presente na MLC é mais inclusivo e abrangente que as antigas regulamentações marítimas, a aplicação das normas da convenção às pessoas da indústria de navios de passageiros não deve ser uma ideia retirada apenas da alínea f), nº. 1 do Artigo II porque também se refletiu em todos os relatórios do projeto da convenção.

Existiu a clara intenção por parte dos redatores da MLC de incluir todos os trabalhadores de navios de passageiros na definição de marítimo, mesmo que estes não interfiram na operação segura do navio. Há pessoas que apesar de passarem esporadicamente um curto período a trabalhar num navio, o seu principal local de trabalho é em terra, portanto mesmo que as suas funções se relacionem com a atividade de navegação do navio, não são consideradas “marítimas”. Conclui-se, através da redação da definição de “marítimo”, a ideia de que apenas é marítimo quem trabalha de forma a proporcionar uma navegação segura está ultrapassada. Foi fundamental a consciencialização da globalização do setor marítimo e da grande variedade de pessoas a trabalhar a bordo de navios que não exercem funções tradicionalmente consideradas “marítimas” para esta definição (ILO, 2006b, pp. 15–16).

## **7. Regime jurídico da atividade profissional dos marítimos**

### **7.1. Administração Marítima Portuguesa**

A DGRM, enquadrada na esfera de atuação do Ministério do Mar, é um serviço central da administração direta do Estado, dotado de autonomia administrativa (DGRM, 2018d).

O Decreto-Lei n.º 49-A/2012 de 29 de fevereiro procedeu à criação da DGRM e aprovação da sua orgânica, de acordo com o disposto n.º 1 do Artigo 2º, esta entidade reguladora tem por missão: “(...) a execução das políticas de preservação e conhecimento dos recursos naturais marinhos, a execução das políticas de pesca, da aquicultura, da indústria transformadora e atividades conexas, do desenvolvimento da segurança e dos serviços marítimos, incluindo o sector marítimo-portuário, bem como garantir a regulamentação, a inspeção, a fiscalização, a coordenação e o controlo das actividades desenvolvidas no âmbito daquelas políticas.”

A DGRM também assume funções de Administração Marítima, Autoridade Nacional de Pesca, Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo, Autoridade Competente para a Proteção do Transporte Marítimo e Autoridade Nacional de Imersão de Resíduos.

Ao abrigo do disposto no número 2 do artigo 2.º Decreto-lei 49-A/2012, a DGRM prossegue as seguintes atribuições (relacionadas com o âmbito deste trabalho):

- “Assegurar a certificação da formação profissional no sector das pescas e do transporte marítimo”;
- Assegurar a certificação dos navios e dos marítimos nacionais;
- “Exercer as funções que lhe estão cometidas no âmbito da segurança marítima e portuária e da prevenção da poluição dos navios.”

Em Portugal, a DGRM é a entidade a que os marítimos recorrem para obterem a sua certificação reconhecida internacionalmente. É responsável tanto pela emissão de pareceres no âmbito da criação e homologação dos cursos de formação profissional dos marítimos, como por emitir e autenticar certificados STCW e o Documento Único do marítimo (DMar) que permitem ao marítimo trabalhar num navio. Após a aprovação de um curso de formação, a

entidade formadora emite uma certidão que deverá ser apresentada à DGRM para que esta possa emitir o certificado STCW.

## 7.2. Decreto-lei n.º 166/2019

O atual RPMar publicado no Decreto-lei n.º 166/2019, de 31 de outubro revogou o antigo Regulamento de Inscrição Marítima apresentado no Decreto-lei n.º 280/2001, de 23 de outubro. Este novo Decreto-lei “estabelece o novo regime jurídico da atividade profissional dos marítimos, nomeadamente as normas relativas à inscrição marítima, aptidão médica, formação, certificação, recrutamento e lotação das embarcações, prevendo, em especial, as normas relativas ao mínimo de formação a que estão sujeitos os marítimos a bordo de navios de mar e criando as condições necessárias para a efetiva aplicação da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para Pessoal de Navios de Pesca (Convenção STCW-F) e da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos (STCW), conforme as respetivas emendas” (*Decreto-Lei n.º 166/2019*, 2019, p. 2).

No Artigo 3.º, é apresentada a definição de marítimo para efeitos do referido Decreto-Lei, “considera-se 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”. Acrescenta ainda no n.º 3 mesmo artigo que “(...) só pode exercer a atividade profissional de marítimo o indivíduo inscrito como tal junto da administração marítima.”

## 7.3. Classificações dos marítimos

Em Portugal, são atribuídas classificações aos marítimos, agrupando-os em escalões e categorias. De acordo com o presente Decreto-Lei, um português só é considerado marítimo se pertencer e for titular a alguma das categorias.

Existem três escalões: oficiais, mestrança e marinhagem<sup>30</sup>, cada escalão agrupa várias categorias de marítimos, o escalão dos oficiais 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. O escalão da

---

<sup>30</sup>Artigo 15.º, D.L. n.º 166/2019.

mestrança compreende as categorias: Mestre do alto-mar, Mestre costeiro, Mestre local, Maquinista prático de 1.<sup>a</sup> classe, Maquinista prático de 2.<sup>a</sup> classe, Maquinista prático de 3.<sup>a</sup> classe, Eletrotécnico e Cozinheiro. Finalmente o escalão da marinhagem compreende as categorias: Marinheiro, Marinheiro maquinista, Marinheiro praticante, Técnico de hotelaria, Técnico especializado<sup>31</sup>.

| Secções de atividade a bordo |                             |                                 |                       |
|------------------------------|-----------------------------|---------------------------------|-----------------------|
| Convés                       |                             | Máquinas                        | Outras                |
| Oficiais                     | Capitão da Marinha Mercante | Maquinista-Chefe                |                       |
|                              | Piloto de 1ª Classe         | Maquinista de 1ª Classe         |                       |
|                              | Piloto de 2ª Classe         | Maquinista de 2ª classe         |                       |
|                              |                             | Oficial Eletrotécnico           |                       |
|                              |                             | Praticante de Oficial           |                       |
| Mestrança                    | Mestre do Alto Mar          | Maquinista Prático de 1ª Classe | Cozinheiro            |
|                              | Mestre Costeiro             | Maquinista Prático de 2ª Classe |                       |
|                              | Mestre Local                | Maquinista Prático de 3ª Classe |                       |
|                              |                             | Eletrotécnico                   |                       |
| Marinhagem                   | Marinheiro                  |                                 | Técnico de Hotelaria  |
|                              | Marinheiro Maquinista       |                                 | Técnico Especializado |
|                              | Marinheiro Praticante       |                                 |                       |

Figura 12: Quadro-síntese das categorias profissionais presentes no Decreto-lei n. 166/2019. Fonte: DGRM, 2021

O atual Decreto-Lei modificou bastante as categorias dos marítimos previstas no antigo Decreto-Lei n.º 280/2001, ao extinguir umas e inovar outras. A Tabela 4 tem por base o artigo 99º do Decreto-Lei n.º 166/2019, sintetiza todas as categorias marítimas previstas no atual Decreto-Lei e compara com as existentes no antigo Decreto. A cinzento estão assinaladas as categorias que foram extintas e as diferentes cores representam a transferência para as categorias estabelecidas pelo mais recente diploma.

<sup>31</sup>Artigo 16.º, D.L. n.º 166/2019.

Tabela 4: Categorias profissionais dos marítimos previstas no atual decreto-lei e suas alterações. Legenda: Fundo cinza simboliza categorias extintas, fundos coloridos simbolizam transição de categorias. Adaptado do D.L n.º 166/2019.

| Escalões   | Categorias D.L n.º 166/2019                                                                                                                                                                                                 | Categorias D.L. n.º 280/2001                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Oficiais   | a) Capitão da marinha mercante, b) Piloto de 1.ª classe, c) Piloto de 2.ª classe<br>d) Maquinista-chefe, e) Maquinista de 1.ª classe<br>f) Maquinista de 2.ª classe<br>g) Oficial eletrotécnico<br>h) praticante de oficial | a) Capitão da marinha mercante; b) Piloto de 1.ª classe; c) Piloto de 2.ª classe; d) Praticante de piloto; e) Capitão-pescador; f) Piloto-pescador; g) Maquinista-chefe; h) Maquinista de 1.ª classe; i) Maquinista de 2.ª classe; j) Praticante de maquinista; k) Radiotécnico-chefe; l) Radiotécnico de 1.ª classe; m) Radiotécnico de 2.ª classe; n) Praticante de radiotécnico.                                                                                                                                   |
| Mestrança  | a) Mestre do alto-mar; b) Mestre costeiro; c) Mestre local; d) Maquinista prático de 1.ª classe; e) Maquinista prático de 2.ª classe; f) Maquinista prático de 3.ª classe; g) Eletrotécnico; h) Cozinheiro.                 | a) Mestre costeiro; b) Contramestre<br>c) Mestre do largo pescador; d) Mestre costeiro pescador; e) Contramestre-pescador; f) Arrais de pesca; g) Arrais de pesca local > escalão marinhagem a); h) Mestre do tráfego local; i) Operador de gruas flutuantes; j) Maquinista prático de 1.ª classe; k) Maquinista prático de 2.ª classe; l) Maquinista prático de 3.ª classe; m) Eletricista; n) Mecânico de bordo; o) Radiotelegrafista prático da classe A; p) Radiotelegrafista prático da classe B; q) Cozinheiro. |
| Marinhagem | a) Marinheiro; b) Marinheiro maquinista; c) Marinheiro praticante; d) Técnico de hotelaria; e) Técnico especializado.                                                                                                       | a) Marinheiro de 1.ª classe; b) Marinheiro de 2.ª classe; c) Marinheiro-pescador; d) Pescador; e) Marinheiro do tráfego local; f) Marinheiro de 2.ª classe do tráfego local; g) Marinheiro-maquinista; h) Ajudante de maquinista > escalão mestrança categoria f); i) Empregado de câmaras; j) Ajudante de cozinheiro > escalão mestrança categoria h                                                                                                                                                                 |

Clarificando a transição de categorias, as categorias de radiotécnico de 1.ª ou de 2.ª classe previstas no Decreto-Lei n.º 280/2001, transitam para a categoria de oficial eletrotécnico prevista no atual Decreto-Lei n.º 166/2019 (assinaladas a verde-tropa). As categorias de mecânico de bordo e ajudante de maquinista transitam para a categoria de maquinista prático de 3.ª classe (assinadas a azul petróleo). A categoria de empregado de câmaras transita para a categoria de técnico de hotelaria (assinalada a amarelo).

#### 7.4. Inscrição Marítima

Ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 58.º, os indivíduos de nacionalidade portuguesa interessados em exercer a atividade profissional de marítimo nas categorias referidas no artigo n.º 16, devem obrigatoriamente realizar a inscrição marítima junto à administração marítima (DGRM).

Adianta ainda o artigo n.º 59 n.º1, que o indivíduo ao solicitar a sua inscrição deve-se acompanhar de uma série de documentos, tais como certificado médico que comprove a devida aptidão física e psíquica para o exercício da atividade profissional de marítimo, certificação em segurança básica, habilitação para exercer as funções correspondentes à categoria pretendida (Tabela 4) e, quando aplicável, evidência do reconhecimento da formação profissional emitida pela administração marítima portuguesa. A solicitação da inscrição marítima e o pedido de emissão do DMar é feita num único pedido através do BMar (Balcão Eletrónico do Mar).

A categoria de técnico especialista permite que médicos possam aceder à inscrição marítima, para isso deve solicitar na DGRM o reconhecimento de habilitações profissionais com vista ao acesso à inscrição marítima na categoria de técnico especialista, apresentando: requerimento, documento de identificação, cartão da ordem, certificado de segurança básica, certificado de aptidão médica para marítimos válidos por médico autorizado.

#### 7.5. Documento único do marítimo

Está estipulado pelo n.º1, do Artigo 62º que o DMar “(...) é o cartão de identificação emitido a favor do marítimo após ser efetuada a inscrição marítima, devendo o seu titular fazer-se acompanhar do mesmo no exercício da sua atividade.” Este documento possui todos os registos relativos à sua inscrição, identificação, tempo de embarque do marítimo, à sua categoria, funções, certificação e comprova a sua identificação para efeitos das convenções da ILO. Ao abrigo do Artigo 67.º, um marítimo só pode embarcar se possuir o DMar e, quando aplicável, os certificados profissionais e o certificado médico para o exercício da atividade. Estes documentos devem estar sempre disponíveis a bordo em suporte digital ou físico. O DMar é válido por 10 anos<sup>32</sup>.

É importante esclarecer que apenas as categorias listadas no Decreto-lei n.º 166/2019 é que têm acesso ao DMar. Este documento é apenas emitido a marítimos inscritos de acordo com referido decreto-lei.

---

<sup>32</sup>Artigo 63.º, D.L. n.º 166/2019.

## 7.6. Certificado médico

O Artigo 8.º do Decreto-lei n.º 166/2019, estabelece uma diferença entre certificado médico marítimo para exercer efetivamente a profissão e certificado médico marítimo para inscrição ou obtenção de formação. No primeiro caso, a emissão é feita por médicos de medicina do trabalho, no segundo caso a emissão é feita pelo Serviço Nacional de Saúde (SNS).

O certificado médico emitido para o exercício da atividade consiste numa ficha de aptidão física e psíquica emitida pelos médicos com a especialidade de medicina de trabalho (ou na sua falta por médicos em serviço nos centros de saúde do SNS) após conferirem os requisitos físicos e psíquicos do indivíduo previstos na Secção A-I/9 e B-I/9 do Código sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (Código STCW)<sup>33</sup>, bem como os requisitos presentes no Artigo 9.º do Decreto-lei n.º 166/2019, nomeadamente ter pelo menos 16 anos de idade, apresentar o seu documento de identificação e satisfazer as normas de aptidão médica aplicáveis.

De acordo com o n.º 2 Artigo 9.º, o certificado médico é válido por um período de 2 anos, exceto no caso de marítimos menores de 18 ou com mais de 50 anos, nestes casos a validade reduz para 1 ano. Esta avaliação pode ser feita em várias clínicas e os preços variam entre 85 e 150 euros.

Como referido anteriormente, é estipulado pelo artigo 67.º que o certificado médico é obrigatório para o embarque de marítimos e para o exercício da sua atividade. Segundo o n.º 2 do artigo 8.º, o marítimo que queira apenas inscrever-se ou obter algum tipo de formação marítima terá de comprovar a sua aptidão médica também através de um certificado médico válido, emitido pelo SNS.

Basicamente exige-se a um aluno que pretenda realizar algum curso de formação STCW que seja considerado apto fisicamente para um curso teórico, para efeitos de emissão de certificado médico. Uma sala de aula utilizada para alunos fazerem cursos de formação STCW não deve ser considerada como um ambiente de trabalho no mar em que alunos tenham

---

<sup>33</sup> Artigo 10º, N.ºs 1,3 do D.L. n.º 166/2019.

de atingir os mesmos requisitos físicos e psíquicos exigidos a um marítimo que vai trabalhar a bordo do navio para emissão do certificado médico marítimo.

No entanto, não existe nenhum requisito relativamente ao certificado médico marítimo para alunos que pretendam fazer formação marítima num curso superior da marinha mercante, nomeadamente na Escola Superior Náutica Infante D. Henrique (ENIDH). Esta situação corresponde a uma enorme incoerência com o nº 2 do artigo 8.º; se para exercer a atividade profissional de marítimo e obter certificados STCW é necessário apresentar um certificado médico marítimo, seguindo a lógica, mais urgente seria um aluno de pilotagem saber se está apto em antemão para exercer a sua profissão, de forma a não desperdiçar dinheiro e, no mínimo, 3 anos da sua vida para depois chegar à conclusão que não a poderá exercer devido a problemas de saúde que não sabia serem inibidoras ao exercício da sua profissão.

Em Portugal existe uma concorrência muito elevada entre clínicas especializadas em medicina do trabalho. Os custos associados a um certificado médico variam bastante, ao contactar duas dessas clínicas foi notório os motivos. O custo mais elevado tem um fundamento e uma base de sustentação muito diferente da estabelecida pela clínica que cobrava um preço bastante inferior.

É importante ter em consideração o grau de conhecimento de uma clínica que comprova a aptidão médica de um marítimo, no que toca ao setor marítimo e aos requisitos médicos necessários cumprir para um marítimo embarcar. Algumas clínicas simplesmente adotam este serviço como forma de aumentar o seu lucro mesmo não tendo o *know-how* tão necessário e importante quando se trata de vidas no mar, ou seja, médicos a exercer a sua atividade profissional sem instrução acerca da MLC, 2006 e da STCW.

A Portaria n.º 101/2017 de 7 de março, estabelece os requisitos para a emissão dos certificados médicos e para a constituição da lista de médicos reconhecidos, no anexo II da presente portaria constam requisitos das instalações, equipamentos e utensílios que devem estar presentes no gabinete médico para efeitos de avaliação física e psíquica dos marítimos. Contudo não apresenta nenhum critério básico e ajustado de forma a garantir que os médicos seguem as diretrizes sobre os exames médicos aos marítimos preconizadas pela ILO.

Os preços podem variar consoante vários fatores, se as clínicas têm o imposto de valor acrescentado incluído nos seus preços; a quantidade de análises ou exames realizados e a sua

especificidade (análises ao sangue, audiograma, teste de visão com campos visuais, teste de *Ishihara* e ter em conta quantas placas são efetivamente usadas) e, em caso de dúvidas, se fazem exames complementares; se o pacote de exames cumpre com todos os critérios estabelecidos pela ILO para comprovar a aptidão de um marítimo e manter um standard a nível internacional.

Poder-se-á constatar alguns erros ao longo do processo de emissão do certificado médico marítimo. Já foram identificados casos onde um marítimo fica apto para exercer a sua profissão sendo daltónico, hipertenso descontrolado ou mesmo doente cardíaco grave, ou quando o marítimo é considerado inapto mas vai a outra clínica, muda o discurso, não faz certas análises e recebe a aptidão médica.

Aponta-se problemas a estas situações, tripulantes daltónicos ou surdos que, por essas condições, não poderiam estar aptos para embarcar em nenhuma bandeira mas apresentam certificados médicos marítimos portugueses que comprovam a sua aptidão médica para exercer a sua profissão, não apresentando qualquer problema de saúde.

Põe-se algumas questões, como é que um médico tem conhecimento que um marítimo foi considerado inapto anteriormente, se existe algum tipo de controlo nessas circunstâncias e como é que a DGRM pode exercer os poderes que, nos termos da lei, lhe são atribuídos no domínio da administração e da segurança marítimas de forma a erradicar estas ocorrências que se traduzem em fraudes.

A verdade é que o único prejudicado pela falta de fiscalização será sempre o marítimo, em caso de acidentes de trabalho, quando o armador aplica o seguro, são feitas peritagens e determinarão que o marítimo tinha condições de saúde débeis pré-existentes.

Mais um problema no setor do transporte marítimo e na governação do mar, apesar de compreender e constituir meios para aplicar a legislação internacional fica muito aquém no sucesso da sua aplicabilidade. A culpa não é das pessoas, mas sim do sistema que permite e abre espaço para que estas situações ocorram e não leva as questões a fundo, que essencialmente são a base das preocupações de convenções como a STCW e a MLC, no que toca à segurança a bordo do navio e aos direitos dos trabalhadores. A execução de todo o processo para a emissão deste certificado é feita de uma maneira superficial e levado como

uma mera formalidade necessária ao embarque dos marítimos, olhando para o certificado como uma “pró-forma”.

A Autoridade Marítima Norueguesa (AMN) foi exímia ao implementar métodos de combate à fraude e adulteração de certificados médicos. Os médicos que avaliam as aptidões físicas e psíquicas dos marítimos só o podem fazer se concluírem um curso básico de medicina marítima aprovado pela AMN, todas as decisões que os médicos tomem devem ser inseridas no sistema administrativo eletrónico de certificados médicos e declarações de inaptidão. Informações relacionadas com o marítimo, tais como exames ou registos médicos, devem ser armazenados neste sistema. Assim, os médicos marítimos aprovados pela AMN possuem uma base de dados onde podem consultar sobre as aptidões ou inaptidões dos marítimos (AMN, 2018, p. 21,22).

Nos últimos anos, as clínicas de medicina do trabalho em Portugal descobriram este novo “negócio”, e por não haver preocupações sérias sobre o que implica aprovar uma pessoa para navegar a bordo de um navio, não implementam critérios clínicos de qualidade ou ajustados à tipologia dos exames pedidos. Não existe exigências à formação dos médicos responsáveis pela aprovação da aptidão dos marítimos, basta ser médico com especialidade em medicina do trabalho. Até 2017, eram os médicos de família que atribuíam a aptidão médica do marítimo, o que confere uma melhoria porque não tinham competências na área da medicina do trabalho.

É fundamental que Portugal mantenha um *standard* a nível internacional, para que cada vez mais armadores, companhias, agentes ou recrutadores realizem os exames médicos à sua tripulação neste país e confiem nos certificados médicos marítimos portugueses. A imagem de nação marítima que Portugal carrega, deve ter por base as pessoas, a preocupação com a segurança das tripulações, e só assim se consegue atrair pessoal e recrutar marítimos portugueses.

### 7.7. Formação marítima

Ao abrigo da convenção STCW, todos os indivíduos que desejam envergar pela carreira marítima necessitam de cumprir requisitos mínimos relativos à formação, certificação, tempo de serviço de mar, idade, aptidão física e psíquica para terem acesso às categorias marítimas.

Estes requisitos são determinados pela administração marítima devendo sempre refletir as normas mínimas exigidas pela STCW e pelo Código STCW. É no final da formação do marítimo que este, se a realizar com sucesso, obtém a habilitação indispensável para o exercício de funções a bordo e poderá inscrever-se numa das categorias profissionais citadas no artigo 16.º.

Ao abrigo do disposto do n.º 2 do artigo 20.º, a formação para o escalão de oficiais é dada no sistema educativo do ensino superior, já para os escalões de mestrança e marinagem a formação pode ser dada também “(...) no sistema educativo do ensino superior quando se trata de 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, na sua redação atual.”.

Inicialmente, o marítimo é obrigado a submeter-se a uma formação que abrange a formação em segurança básica (esta formação apresenta temas de segurança e saúde no trabalho enquadrados na atividade marítima) e a habilitação para a categoria ambicionada pelo marítimo.

Segundo o n.º 4 do artigo 20º., “ (...) o marítimo deve frequentar cursos de formação ou realizar exame...” para exercer certas funções ou obter certificados. Os propósitos do marítimo frequentar cursos estão listados no artigo 24º e vão desde a obtenção de habilitações profissionais correspondentes às competências das respetivas categorias, à obtenção de um certificado profissional de competência ou de qualificação no âmbito da convenção STCW ou STCW-F. Os exames realizados pelos marítimos testam tanto os seus conhecimentos como a sua aptidão para exercer as funções correspondentes a determinada categoria marítima, são compostos por uma prova escrita e uma prova prática<sup>34</sup>. Após a realização de exame, o marítimo já pode ingressar numa categoria profissional e atingir os mesmos propósitos listados no artigo 24º.

---

<sup>34</sup> Artigo 25º, N.º 2 do D.L. n.º 166/2019.

## 7.8. Certificação marítima

A certificação dos marítimos é um ato importante porque consiste na verificação e garantia, por parte da administração marítima, que a formação dos marítimos ou a sua experiência está em conformidade com as regras previstas nas convenções internacionais ou outra legislação aplicável. O certificado é a prova documental da competência do marítimo e o indicador que a sua formação marítima, o tempo de serviço no mar, a sua idade e aptidão médica estão em conformidade com os requisitos da convenção STCW. Os certificados estão sujeitos a inspeções por parte de inspetores do Estado de bandeira e do Estado do porto, torna-se fundamental que cada administração marítima emita certificados apenas a marítimos que cumprem os requisitos da referida convenção.

Após frequentar o curso de formação, realizar o exame com sucesso e obter a devida certificação, a administração marítima autoriza ao marítimo o exercício de determinadas funções e, caso necessário, se a sua experiência profissional assim o permitir, ou seja, se tiver um período de serviço de mar suficiente para tal<sup>35</sup>. A quantidade de certificados que um marítimo deve possuir depende da sua categoria, funções que lhe são atribuídas e do tipo de navio onde exerce essas funções. É a Portaria n.º 253/2016, de 23 de setembro que estabelece os tipos de certificados profissionais, as condições para a sua emissão, a respetiva validade e os correspondentes modelos, e procede à regulamentação da aplicação das Emendas de Manila ao anexo à Convenção STCW<sup>36</sup>.

É da responsabilidade da administração marítima emitir certificados. A emissão de diplomas, que comprovam a formação necessária ao desempenho de funções ou categorias marítimas, é da competência das entidades que realizam as provas de avaliação da aptidão ou que são responsáveis pela formação<sup>37</sup>.

A administração marítima para além de emitir certificados profissionais de competência e qualificação no âmbito da convenção STCW, também emite certificados de cozinheiro de bordo, de operador de radar, para a condução de motores de potência igual ou inferior a 350 kW, entre outros<sup>38</sup>.

---

<sup>35</sup> Artigo 31.º, N.ºs. 1, 2 do D.L. n.º 166/2019;

<sup>36</sup> Artigo 1.º, Portaria n.º 253/2016;

<sup>37</sup> Artigo 32.º, N.ºs. 1, 2 do D.L. n.º 166/2019;

<sup>38</sup> Artigo 31.º, N.º 4 do D.L. n.º 166/2019;

Existem obrigações decorrentes da Convenção STCW, a formação dos marítimos que exercem funções a bordo de um navio abrangido por essa convenção, independentemente do seu escalão, deve ser adequada às qualificações mínimas exigidas pela mesma<sup>39</sup>. Essas qualificações são comprovadas através de dois tipos de certificados exigidos pela referida convenção: certificados de competência e certificados de qualificação<sup>40</sup>.

Os certificados de competência são todos aqueles emitidos unicamente a comandantes, oficiais e operadores de rádio em navios que operam no Sistema Marítimo Global de Socorro e Salvamento (GMDSS), que realizem a formação adequada em conformidade com as disposições dos capítulos II (departamento de comandante e de convés), III (departamento de máquinas), IV (pessoal de rádio) ou VII (emergência, segurança no trabalho, cuidados médicos e funções de sobrevivência) do anexo presente da Convenção STCW. Este tipo de certificado concede ao seu titular o direito de ocupar a sua categoria profissional e de desempenhar as funções que correspondem ao nível de responsabilidade especificado no certificado (EduMaritime, 2018). De acordo com o artigo 3º da Portaria n.º 253/2016, de 23 de setembro, certificados de competência “(...) são emitidos a oficiais da marinha mercante para o exercício das funções correspondentes aos níveis de gestão e operacional a bordo de navios de mar.”.

Os candidatos devem ser capazes de demonstrar os padrões de competência (expostos na parte A do Código STCW) exigidos para a emissão ou revalidação dos certificados de competência.

Os certificados de qualificação são emitidos a todos os marítimos, incluindo os marítimos de mestrança e marinagem, e provam que o seu titular cumpre requisitos de formação, competências ou serviço de mar ao abrigo da STCW, em determinadas funções respetivas à carga, cuidado de pessoas, segurança ou proteção e prevenção da poluição (EduMaritime, 2018). Estes tipos de certificados são igualmente emitidos a “não marítimos” que exerçam determinado tipo de funções a bordo dos navios de mar, nos termos e para os efeitos do Código STCW<sup>41</sup>.

É importante realçar que para além dos requisitos de aptidão médica, formação e certificação que os candidatos a marítimos devem satisfazer, por vezes é também necessário

---

<sup>39</sup> Artigo 27.º, D.L. n.º 166/2019;

<sup>40</sup> Artigo 35.º, D.L. n.º 166/2019.

<sup>41</sup> Artigo 5.º, N.º 2 da Portaria n.º 253/2016;

completar um período variável de serviço de mar para a emissão de certificados de competência ou de qualificação<sup>42</sup>. A alínea b) n.º 2 do artigo 18.º define serviço de mar por “(...) o serviço prestado a bordo de uma embarcação, relevante para a emissão ou revalidação de um certificado de competência, de um certificado de qualificação ou de outras qualificações.”

Os elementos necessários para a emissão de um certificado no âmbito da Convenção STCW são estipulados no artigo 37º do Decreto-lei n.º 166/2019 e consistem:

- a) Identidade do indivíduo;
- b) Possuir a idade mínima obrigatória para efeitos da convenção;
- c) Comprovar a satisfação dos padrões médicos estipulados na secção A-I/9 referente aos padrões de aptidão médica para marítimos;
- d) Concluir o serviço de mar ou outra formação obrigatória, nos termos das regras da convenção;
- e) Satisfazer as normas de competência definidas nas regras da convenção para os cargos, funções e níveis que devam ser identificados na autenticação do certificado.

#### 7.8.1. Certificados de qualificação para o exercício de tarefas de emergência, prevenção de acidentes, proteção, cuidados médicos e sobrevivência a bordo dos navios STCW

Como foi referido anteriormente, segundo o disposto do n.º 1 do Artigo 59.º, a certificação em segurança básica é um dos requisitos necessários no momento da inscrição como marítimo.

O **certificado de qualificação de “Segurança Básica”** corresponde a um requisito mínimo obrigatório, não só para todos aqueles que fazem parte da tripulação e exercem funções marítimas profissionais mas também para os que desempenham tarefas de segurança e prevenção relacionadas às operações do navio, ou seja, para todos os indivíduos que trabalham em navios de carga e quase todos os que trabalham em navios de cruzeiro. Independentemente de todos possuírem este certificado, só as profissões enumeradas no artigo 16º do Decreto-lei 166/2019 é que têm acesso à cédula marítima.

---

<sup>42</sup> Artigo 18.º, N.º 1 do D.L. n.º 166/2019.

O objetivo da formação para obter este certificado, consiste na aprendizagem de funções relacionadas com a segurança do trabalho a bordo do navio e proteção do mesmo, ou adquirir competências para prestar assistência médica (primeiros socorros). O curso inclui 4 módulos: técnicas de sobrevivência pessoal (os padrões de competência exigidos para assumir as tarefas, atribuições e responsabilidades deste módulo estão presentes na secção A-VI/1-1 do Código STCW), prevenção e combate a incêndios, (secção A-VI/1-2), primeiros socorros elementares (A-VI/1-3) e segurança pessoal e responsabilidades sociais (tabela A-VI/1-4). A importância da participação no respetivo curso, prende-se com a capacidade de um indivíduo exercer funções “básicas” relativas à segurança a bordo de um navio, tal como o desempenho de funções de acordo com práticas seguras, ou adquirir competências em sobrevivência no mar.

De acordo com o artigo 44.º da Portaria n.º 253/2016, publicada a 23 de setembro, os candidatos a frequentar o curso de formação de segurança básica devem comprovar ter pelo menos 16 anos de idade e demonstrar aptidão médica através do certificado médico marítimo em conformidade com a Portaria n.º 101/2017, de 7 de março que estabelece os processos relativos à emissão do certificado médico para marítimos. Ao abrigo do disposto n.º 6 e 7 do artigo 44.º, o certificado de segurança básica tem a validade de 5 anos, para a renovação do mesmo, o titular deve provar que atende às normas de aptidão médica e qualificar-se num curso de atualização aprovado.

Segundo a tabela de emolumentos dos cursos STCW de julho de 2016 publicada pela ENIDH<sup>43</sup>, o custo para frequentar o curso de Segurança Básica implica o pagamento do valor de 665 euros. Importa referir que acresce uma taxa de 10 euros para emissão da certidão de conclusão do curso.

Sempre que um marítimo realiza com sucesso um curso de formação, adquire uma certidão emitida pela instituição de ensino responsável pelo curso. Esta certidão deverá ser entregue à DGRM, de forma a esta conceder o certificado de qualificação ao marítimo.

---

<sup>43</sup> Instituição de ensino acreditada e reconhecida pela DGRM para a realização de formação profissional para marítimos (STCW).

O **certificado de qualificação em sensibilização para a proteção** é obrigatório para todo o indivíduo que exerça uma atividade profissional a bordo de navios que operem na navegação em mar aberto, que seja obrigado a cumprir o disposto no Código Internacional para a Proteção de Navios e de Instalações Portuárias (Código ISPS) na atividade daquele navio.

O curso do respetivo certificado tem como objetivo habilitar os candidatos a atingir os padrões de competência exigidos na regra V1/6, parágrafo 1 da convenção STCW e secção A-VI/6-1 do código STCW, nomeadamente, estarem familiarizados com a proteção do navio (saber os procedimentos a seguir quando se reconhece uma ameaça à proteção do navio) e aptos a participar nos procedimentos de emergência e de contingência relacionados com a proteção do navio.

Os indivíduos que frequentam o curso para obtenção do respetivo certificado adquirem competências que contribuem para o aumento da proteção marítima devido à maior consciencialização dessa matéria, permitindo identificar e responder a ameaças à proteção do navio e compreender a necessidade dos métodos de proteção e vigilância (simulacros).

De acordo com o artigo 52º da Portaria n.º 253/2016, publicada a 23 de setembro, para a admissão deste curso o candidato deve ter pelo menos 16 anos de idade e satisfazer as normas de aptidão médica através do certificado médico marítimo em conformidade com a Portaria n.º 101/2017, de 7 de março mencionada anteriormente. Este certificado não tem período de validade atribuído, portanto não será necessário a respetiva renovação.

Segundo a mesma tabela de emolumentos publicada pela ENIDH, o custo para frequentar o curso de qualificação em sensibilização para a proteção implica o pagamento no valor de 60 euros (sem a taxa de emissão da certidão da conclusão do curso).

#### 7.8.2. Certificados de qualificação para o exercício de tarefas e responsabilidades específicas em determinados tipos de navios STCW

O Certificado de qualificação em controlo de multidões, pode ser exigido a comandantes, oficiais e outras pessoas designadas na lista de chamada para auxiliar passageiros em situações de emergência a bordo de navios de passageiros.

A instrução sobre controlo de multidões, exigida pela Regra V/2, parágrafo 4 da convenção STCW remete para a secção A-V/2, parágrafo 1 do Código STCW que contém os

padrões de competência mínimos exigidos aos candidatos para a emissão do referido certificado.

As capacidades que um marítimo adquire ao possuir um certificado de controlo de multidões passam pelo conhecimento sobre os dispositivos salva-vidas e dos planos de emergência, auxílio de passageiros no caminho para os pontos de reunião e de embarque, a importância de manter a ordem e de assegurar que os passageiros estão vestidos de forma adequada e que tenham colocado corretamente os seus coletes salva-vidas.

De acordo com o artigo 35º da Portaria n.º 253/2016, publicada a 23 de setembro, para a admissão deste curso o candidato deve ter pelo menos 16 anos de idade e satisfazer as normas de aptidão médica através do certificado médico marítimo em conformidade com a Portaria n.º 101/2017, de 7 de março e possuir o certificado de qualificação de Segurança Básica. Ou seja, a DGRM só emite o certificado de qualificação em controlo de multidões se o candidato possuir previamente o certificado de qualificação de Segurança básica (*Basic safety*).

Ao abrigo do disposto do número 3 do artigo 42.º da Portaria n.º 253/2016, o certificado de qualificação em controlo de multidões tem a validade de 5 anos, para a renovação do mesmo o titular deve provar que atende às normas de aptidão médica e qualificar-se num curso de atualização aprovado ou provar que efetuaram, pelo menos, três meses de serviços de mar em navios de passageiros, no período de validade do certificado, exercendo funções a que o mesmo habilita.

Segundo a mesma tabela de emolumentos, o custo para frequentar o curso de Qualificação controlo de multidões implica um pagamento no valor de 116 euros (sem a taxa de emissão da certidão da conclusão do curso).

#### 7.9. Vantagens do documento de identificação marítimo

As pessoas que efetuam a inscrição marítima têm acesso ao DMar, como já mencionado. O Dmar ou documento equivalente (cédula marítima, *seaman's book*, *discharge book*), constitui o documento de identificação marítimo para efeitos da Convenção (nº 108) relativa aos Documentos de Identificação dos Marítimos, adotada pela ILO.

Esta convenção foi ratificada por Portugal, através do Decreto-Lei n.º47712, de 19 de maio de 1967. Exige que cada Estado Membro emita aos marítimos o documento de identificação do marítimo, e que autorize a entrada em território onde esteja em vigor a presente convenção, a marítimos titulares de tal documento desde que essa entrada seja para efeitos de licença de desembarque, transferência e/ou trânsito. Existindo assim um reconhecimento recíproco de documentos de identidade dos marítimos entre os Estados Membros da ILO que tenham ratificado esta convenção. Em termos de documento de identificação marítimo, Portugal ainda se rege pelo antigo Decreto-Lei n.º280/2001, logo ainda emite cédulas marítimas. De acordo com este decreto “A cédula pode constituir documento de identificação do marítimo, para efeitos da Convenção n.º 108 da ILO, relativa aos documentos de identificação dos marítimos, 1958, desde que o seu titular o requeira ao presidente do IMP.” (anexo I, secção 99, artigo 9º).

Se o marítimo utilizasse apenas o passaporte como documento de identificação para entrada e saída de um país estrangeiro, os respetivos carimbos dados em cada porto ocupariam facilmente cada página num curto espaço de tempo. Este documento, por ser internacionalmente aceite, permite aos marítimos desembarcar em portos estrangeiros e visitar cidades onde o passaporte não é por si só suficiente (exemplo: Rússia). É importante lembrar que este documento não é substituto do passaporte (Menon, 2020).

Devido à condição de vida de um marítimo, deve ser assegurado por cada Estado Membro da MLC a adoção de medidas de proteção de cuidados saúde e cuidados médicos a bordo de um navio que arvora a sua bandeira. Em casos onde não haja médicos a bordo, tem de existir no mínimo um marítimo responsável pela assistência médica como parte das suas funções ou estar habilitado a prestar primeiros socorros, em conformidade com a STCW. Navios que transportem 100 ou mais pessoas, em viagens internacionais com duração superior a três dias são obrigados a ter um médico a bordo. Contudo as leis nacionais podem exigir que outros tipos de navios transportem um médico, consoante a natureza, condições da viagem e número de marítimos<sup>44</sup>. Caso o marítimo se encontre num porto não deverá ser prejudicado por isso, ao abrigo da diretriz B4.1.3. da MLC, 2006 referente aos cuidados médicos em terra. Como tal, deverá ter acesso a cuidados médicos em terra - hospitalização, clínicas, tratamentos

---

<sup>44</sup> MLC, 2006, Título 4. *HEALTH PROTECTION, MEDICAL CARE, WELFARE AND SOCIAL SECURITY PROTECTION*, Regulamento 4.1 – *Medical care on board ship and ashore*, Standard A4.1 – *Medical care on board ship and ashore*.

ambulatoriais para doenças e ferimentos – gratuitamente, sempre que necessário independentemente da sua nacionalidade ou crença religiosa e com a maior celeridade no atendimento, devido à prontidão necessária na data de embarque. Confere-se assim a prioridade a marítimos titulares de um documento de identificação marítimo no acesso a serviços de saúde.

Em casos de repatriamento, o regulamento 2.5. da MLC - diretriz B2.5.1 (3) (b), (d) evoca que os marítimos têm o direito a serem repatriados sem custos acrescidos para os mesmos, nas condições mencionadas pela referida diretriz. O custo do alojamento e alimentação, desde o momento em que os marítimos deixam o navio até chegarem ao destino de repatriamento, bem como o custo de transporte de 30kg de bagagem pessoal dos marítimos até ao destino de repatriamento, são designados por custos de repatriamento a serem suportados pelo armador.

Várias companhias aéreas proporcionam bilhetes de avião apenas de “ida” ou “em ligação para” mais baratos para quem apresenta um documento de identificação marítimo e prova de contrato com a companhia de cruzeiro (Teleport, 2021). Confere-se assim a possibilidade, para indivíduos titulares de cédula marítima, de transportarem mais carga em determinadas companhias aéreas.

Algumas pessoas têm direito à reforma antecipada por exercerem atividades de natureza excessivamente desgastante, como o caso dos marítimos. A Portaria n.º804/77, de 31 de dezembro reconhece que os “trabalhadores inscritos marítimos da marinha de comércio de longo curso, de cabotagem, costeira e de pesca” devem usufruir do direito à pensão de velhice a partir dos 55 anos de idade (reforma antecipada), sob condição de terem pelo menos 15 anos de descontos “(...) durante pelo menos quinze anos, seguidos ou interpolados, tenham pertencido aos quadros de mar.” Assim, Portugal considera a Convenção (n.º 71) relativa às pensões dos trabalhadores do mar (1946) da ILO que preconizava os 55 anos de idade como meta de idade para reforma dos mesmos.

#### 7.10. Circular n.º 61 | REV. 3

A 29 de março de 2021, a DGRM lançou a circular n.º 61 | Rev 3 cujo objetivo é divulgar o procedimento a adotar até 30 de setembro de 2021, a assuntos relacionados com o exercício da atividade profissional dos marítimos decorrentes da publicação do RPMar. Estes

assuntos abordam matérias referentes à inscrição marítima, transição de categorias, aptidão física e psíquica dos marítimos abrangidos pelas convenções STCW/78 conforme emendas e STCW-F, regime aplicável ao embarque dos marítimos e carreiras marítimas.

A metodologia desses assuntos continuará a ser regulamentada em conformidade com as disposições do Decreto-lei n.º 280/2001, de 23 de outubro no que diz respeito a:

- Emissão do DMar - “A emissão e renovação do Documento Único de Marítimo (DMAR) continuará observar a metodologia praticada durante a vigência do Decreto-Lei n.º 280/2001, de 23 de outubro; As cédulas marítimas emitidas em substituição do novo DMar terão como prazo limite de validade a data de 31 de dezembro de 2029;”
- Categorias marítima – Devido à falta de publicação de portarias, a formação marítima prevista no RPMar não tem definido conteúdos programáticos para “ (...) os novos cursos de formação, progressão e atualização assim como os programas de exame necessários para o acesso, progressão, atualização e reciclagem às categorias marítimas”, como tal, enquanto não estiverem definidos esses conteúdos, os candidatos à inscrição marítima ou os marítimos que frequentem formações e exames devem-no fazer de acordo com o estipulado no Decreto-lei n.º 280/2001 e acedem às categorias previstas nesse diploma legal. Acrescenta ainda que aos marítimo detentores de categorias extintas à data de 31 de dezembro de 2019 , “(...) podem continuar a exercer as funções correspondentes às categorias que possuem ... até 31 de dezembro de 2029.”

#### 7.11. Síntese conclusiva

O Decreto-lei n.º166/2019 faz distinção entre marítimos e os chamados “não marítimos” no Artigo 69.º. São pessoas que apesar de trabalharem a bordo do navio não pertencem às categorias de marítimos existentes no Artigo 16.º, portanto são designados por “não marítimos” e, de acordo com o n.º 4 do Artigo 69.º não fazem parte da tripulação do navio.

Conforme mencionado previamente, a intenção dos redatores da atual MLC, 2006 foi incluir no estatuto de marítimo qualquer pessoa que trabalhasse a bordo de um navio de forma permanente ou por períodos duradouros independentemente da sua atividade profissional, salvo as exceções que constam na mesma.

A definição de marítimo segundo a MLC 2006, “(...) marítimo designa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio ao qual se aplique a presente convenção.” Citando o relatório “*Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2020*”<sup>45</sup>, da *European Maritime Safety Agency* (EMSA), em português, Agência Europeia de Segurança Marítima, marítimo é qualquer pessoa que esteja empregada ou contratada ou que trabalhe, em qualquer função, a bordo de um navio (tradução livre).

A Agência Marítima e Guarda Costeira do Reino Unido, em inglês, *The Maritime and Coastguard Agency* (MCA), agência executiva responsável pela implementação do direito internacional marítimo e certificação de marítimos, publicou uma nota de orientação marítima (MGN 471) onde expressa a importância da adoção da MLC e de aplicar as definições sem se distanciar da intenção dos redatores da convenção. Nesse mesmo documento acrescenta que na implementação interna da MLC, marítimo significa qualquer pessoa, incluindo o comandante, que esteja empregada ou contratada ou que trabalhe em qualquer função, a bordo de um navio e cujo local normal de trabalho é num navio (MCA, 2006, par. 2.1).

Seguindo a lógica das definições apresentadas, um indivíduo para ser considerado marítimo tem de exercer o seu trabalho a bordo de um navio, sendo este trabalho relacionado com as áreas de convés e máquinas ou trabalho relacionado com a prestação de serviços a clientes, tal como, massagistas, lojistas, empregados de casino ou bar manager. De forma a não atingir casos extremos, o local normal de trabalho deve ser num navio, constituindo um critério fundamental para que um passageiro que responda a e-mails de negócios ou decida exercer a sua profissão remotamente estando a bordo de um navio não alegue ser marítimo.

A Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro regula a atividade de marítimos a bordo de navios que arvoram a bandeira portuguesa, tendo em vista o cumprimento de normas obrigatórias da MLC, 2006. Ao abrigo da alínea e) do n.º 1 do artigo 2.º “marítimo, qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de navio a que se aplique a presente lei;”. No n.º 2 do mesmo artigo, exclui dessa definição profissões cujo trabalho não faz parte do negócio de rotina do navio, como pilotos do porto, inspetores, auditores, superintendentes, cientistas, investigadores e mergulhadores ou trabalhos exercidos de forma ocasional e de curto prazo, sendo o principal local de trabalho em terra como trabalhadores portuários ou artistas

---

<sup>45</sup> EMSA “Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2020” Parágrafo 7, página 142. Disponível em: <http://www.emsa.europa.eu/newsroom/latest-news/item/4266-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2020.html> (acesso a 23/04/2021).

convidados. Até aqui Portugal seguiu as indicações previstas na MLC tal como vários países que ratificaram a mesma.

Como referido anteriormente, o Decreto-lei n.º 166/2019 define quem é marítimo no n.º 1 do artigo 3.º ao excluir todas as outras classes profissionais que não constam no artigo 16.º do referido Decreto-lei, como tal ficam impedidas de realizar a inscrição marítima. A legislação portuguesa aplicou internamente a convenção STCW através do Decreto-lei n.º 166/2019 e a Convenção de Trabalho Marítimo através da Lei n.º 146/2015.

Apesar das boas intenções, a transparência e eficácia destas legislações ficaram comprometidas, prejudicando todos os abrangidos. O Decreto-lei n.º 166/2019, ao agrupar marítimos em escalões e categorias, limita a abrangência deste estatuto que Portugal continua a presumir como atividade profissional, só pode ser marítimo quem se enquadrar nas categorias existentes no referido diploma e se inscrever na Administração marítima. Uma pessoa não sendo detentora das habilitações necessárias para exercer as atividades profissionais das categorias do artigo 16.º, não se pode inscrever como marítimo segundo os requisitos presentes na alínea d) do n.º 1 do artigo 59.º. Em Portugal, só pessoas que possuem habilitação para as categorias referidas no presente diploma é que podem realizar a inscrição marítima, possuir o DMar (equivalente à cédula marítima) e, consequentemente, serem consideradas como marítimos. Todas as outras pessoas com diferentes atividades profissionais ficam impossibilitadas de efetuar a inscrição marítima.

Para além das áreas comuns a um navio de carga, convés e máquinas<sup>46</sup>, o navio de cruzeiro acrescenta ainda uma panóplia de comodidades e serviços aos seus passageiros tão diversas como teatros, parques aquáticos de diversão, bares, restaurantes, espetáculos, casinos, centros de estética, spa, fitness, fotografias, lojas, excursões, arrumação e limpeza, serviços financeiros e de segurança, etc. Isto significa que são necessárias inúmeras pessoas para exercerem as atividades profissionais a bordo de um navio de cruzeiro referentes aos departamentos de hotelaria, entretenimento e turismo.

---

<sup>46</sup> A secção de convés tem como atribuições a navegação, a manobra e segurança do navio. São também responsáveis pela manutenção do casco e da coberta do navio e da operação geral da embarcação. A secção de máquinas é responsável pela operação e manutenção dos sistemas de propulsão e de produção de energia do navio. Também assegura a manutenção de todos sistemas elétricos, sistemas de aquecimento, ventilação e dos sistemas de águas e esgotos.

A atual legislação afeta sobretudo navios de cruzeiros, onde são necessárias pessoas de variadas atividades profissionais para além das que constam no artigo 16.º e que, devido à legislação portuguesa, a maior parte delas não estão incluídas. Apesar de serem portugueses e estarem durante os mesmos dias a exercerem a sua atividade profissional, tal como um oficial, não têm acesso ao documento único marítimo.

De acrescentar que apesar do artigo 67.º estipular a obrigatoriedade da posse do DMar para o embarque de marítimos, não impede pessoas que não sejam consideradas marítimos à luz deste diploma legal de trabalhar num navio, estas precisam de ter um contrato de trabalho. Esta situação não limita os “não marítimos” no acesso ao trabalho a bordo de navios porque, dependendo de cada companhia de cruzeiros, basta alguns certificados de qualificação STCW e um contrato de trabalho para poder exercer a sua profissão.

Mas esta conjuntura perpétua discriminação entre portugueses que não conseguem fazer a inscrição marítima e os que conseguem, isto porque, o acesso à cédula marítima traz um conjunto de direitos e vantagens abordadas anteriormente.

Ser marítimo não é uma condição restrita a pessoas que trabalham na operação e navegação do navio, não se define por certificados de competência ou qualidade, mas sim pela condição do local de trabalho ser a bordo do navio, de acordo com a MLC, 2006.

O que define marítimo para além de todas as definições apresentadas por Agências executivas, convenções internacionais ou Direções-Gerais são os aspetos associados à sua condição de vida, enumerando alguns: exerce a sua profissão por longos períodos a bordo de um navio, privados de contacto familiar, consequentemente passa vários dias com as mesmas pessoas num ambiente limitado e multicultural, possui alojamento no navio e desfruta dos serviços que o mesmo proporciona (alimentação), assumem não só as funções correspondentes aos seus cargos (rececionista, médico, diretor de hotel) como funções associadas à segurança e proteção da navegação também em situações de urgência.

## 8. Análise ao regime espanhol

### 8.1. Decreto real 938/2014, de 7 de novembro

O regime atual que regula as qualificações profissionais da marinha mercante é estabelecido pelo Decreto real 938/2014, de 7 de novembro, tendo em vista o cumprimento das disposições obrigatórias da Convenção STCW, conforme as respetivas emendas. Este decreto revoga o antigo Decreto Real 973/2009, de 12 de junho, que regulava as funções a bordo de navios mercantes espanhóis, mas em conformidade com as disposições da convenção STCW/78, emendadas em 1995.

A União Europeia adotou a Diretiva 2012/35/EU, do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva 2008/106/CE (relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos) e introduz as "emendas de Manila" à Convenção STCW. Estas emendas são incluídas no regime jurídico espanhol através do Decreto-Real 938/2014, de 7 de novembro.

O artigo 1º refere o objetivo e âmbito do Decreto-Real 938/2014 “(...) regular as condições de certificados de competência atribuídos a quem exerce funções a bordo de navios mercantes espanhóis, bem como as funções correspondentes a cada um dos respetivos certificados, em conformidade com as disposições da Convenção STCW”.

É importante desmistificar alguns conceitos presentes neste decreto, ao abrigo do artigo 2º:

- “*titulación/títulos profesional/ Tarjeta profesional de marina mercante*” referem-se aos certificados de competência emitidos a profissionais da marinha mercante pela Administração marítima espanhola e confere ao seu titular o direito de exercer o cargo estipulado e as funções previstas para o nível de responsabilidade especificado, certificando que esse indivíduo cumpre com as disposições exigidas pela STCW para trabalhar a bordo de um navio;
- “*Certificado de especialidad*” refere-se a certificado de qualificação STCW, como por exemplo certificado de segurança básica, também emitido pela administração marítima;

- “*Libreta Marítima*” refere-se ao documento de identidade do marítimo, no mínimo contém os seus dados pessoais e um registo dos seus embarques. Equivalente à cédula marítima portuguesa ou DMar;
- *Tripulação* inclui todas as pessoas a bordo do navio que prestam serviços profissionais a bordo de navios civis;
- Navio civil é toda a embarcação, plataforma ou embarcação flutuante, deslocada ou não, navegável e que não esteja ao serviço da defesa nacional.

#### 8.1.1. Títulos profissionais de marinha mercante

Os títulos profissionais da marinha mercante são enumerados no artigo 4.º, e incluem: Capitão da marinha mercante, piloto de 1.ª classe, piloto de 2.ª classe, mestre de alto-mar, mestre costeiro, mestre local, Oficial-chefe de máquinas, Primeiro oficial de máquinas, segundo oficial de máquinas, Oficial eletrotécnico, Chefe Mecânico Naval, Mecânico naval, Oficial radioeletrónico de 1.ª classe, Oficial radioeletrónico de 2.ª classe, Operador Geral do Sistema Global de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS), Operador Restrito do GMDSS.

Os requisitos para o exercício da atividade profissional a bordo de navios mercantes espanhóis estão estipulados no artigo 3º. Ao abrigo do disposto do primeiro e segundo parágrafo do artigo 3º, o capitão, mestre e oficial que seja membro dos quartos de serviço de navegação ou da casa das máquinas, deve ser titular dos respetivos certificados de competência e toda a tripulação deve ser titular dos respetivos certificados de qualificação obrigatórios ao desempenho das suas funções, que variam conforme o tipo de navio ou função a bordo do navio (em conformidade com os Capítulos II, III, IV, V e VI do anexo da Convenção STCW ou com outras disposições internacionais e nacionais em vigor).

Ainda refere no terceiro parágrafo que a restante tripulação deve possuir o certificado de formação de segurança básica (certificado de qualificação), conforme exigido na Regra VI/1 do Anexo à Convenção STCW referente aos “Requisitos mínimos obrigatórios para familiarização, treinamento e instrução básica em segurança para todos os marítimos”.

No artigo 27.º, apresentam-se as regras para a emissão dos certificados de competência atribuídos aos profissionais da marinha mercante (listados no artigo 4º) para que possam exercer as funções correspondentes aos respetivos certificados. A Direção Geral da Marinha Mercante (DGMM), diretamente ou através dos seus serviços periféricos, irá emitir os

certificados de competência da marinha mercante, se os requisitos presentes na regra I/2 do anexo à Convenção STCW forem satisfeitos, nomeadamente:

- a) Idade do candidato não ser inferior à estipulada para emissão desse certificado de competência;
- b) Possuir um exame médico marítimo válido realizado pelo “*Instituto Social de la Marina*” (ISM);
- c) Prova do cumprimento dos períodos de embarque que seja exigido pelas regras do anexo da Convenção STCW para o certificado que foi solicitado;
- d) Prova que atendem aos padrões de competência estabelecidos nas regras do anexo da Convenção STCW para desempenhar as funções identificadas no certificado;
- e) Realizar com sucesso exames específicos de aptidão profissional referidos no artigo 23.º do presente decreto real;
- f) Qualificações académicas adequadas para a emissão do respetivo certificado;

Um dos requisitos para a obtenção dos títulos profissionais da marinha mercante, passa por ter em vigor um certificado médico realizado pelo ISM, emitido de acordo com o disposto na regra I/9 do Anexo da Convenção STCW relativa aos padrões médicos, e na Secção A-I/9 do Código STCW. O ISM realiza exames médicos gratuitos para todos os marítimos. Estes exames médicos são obrigatórios para possuir um certificado de competência STCW. Têm como objetivo assegurar que as condições psicofísicas do candidato são adequadas às características e desempenho do seu trabalho e que não põem em perigo a saúde e segurança do resto da tripulação e da navegação.

#### 8.1.2. Certificados médicos

O Decreto Real 1696/2007, de 14 de dezembro, regula os exames médicos obrigatórios necessários aos marítimos para exercer uma atividade profissional a bordo de um navio com bandeira espanhola e que preencha as condições legais para trabalhar a bordo (artigo 2º). O artigo 3º do presente decreto real, confirma tanto a competência do ISM de realizar e controlar os exames médicos como a isenção de custos para os marítimos que pretendam fazer o referido exame. Estes exames serão efetuados por médicos ligados ao Serviço de Saúde Marítima.

De acordo com o artigo 4º, para se submeter ao exame médico para embarque marítimo os candidatos de nacionalidade espanhola devem:

- a) Apresentar a *Libreta Marítima*;
- b) Apresentar um certificado que comprove a realização do curso de formação de segurança básica ou equivalente, em conformidade com a secção A-VI/1 do Código STWC parte A relativo aos “Requisitos mínimos obrigatórios para a familiarização de segurança, a instrução básica e a formação de todos os marítimos”;
- c) Devem ser maiores de 16 anos;
- d) Não estar numa situação de incapacidade temporária ou licença médica.

O ISM é responsável por estabelecer um número adequado de centros de saúde marítima com pelo menos um médico, um enfermeiro ou assistente técnico de saúde, um assistente clínico bem como pessoal administrativo para que os procedimentos dos exames médicos sejam feitos com a maior celeridade e qualidade possível. Para garantir que os processos não se tornam obsoletos, o ISM adota um programa de formação contínuo de forma a atualizar os conhecimentos e competências dos profissionais destacados para os referidos centros de saúde do ISM (Artigo 11º).

O anexo I do presente Decreto Real enumera os exames que serão realizados para a emissão do certificado médico e o anexo II lista os critérios para avaliar a aptidão do candidato.

Ao abrigo do disposto do número 1 do artigo 7.º, a validade deste certificado é determinada pelo médico que examina o marítimo e varia consoante a condição de saúde da pessoa em questão. Contudo, o período máximo corresponde a 2 anos, exceto casos em que as pessoas tenham menos de 21 anos ou mais de 50 anos, passando a ter validade de um ano. Caso a validade do exame médico para embarque expire e o marítimo encontre-se a navegar, a validade estende-se até à data de chegada do porto de escala seguinte onde possa obter um atestado médico emitido por um médico de saúde marítima. Esta prorrogação de validade não pode exceder os três meses.

Relativamente aos certificados de qualificação, como o certificado em segurança básica, o artigo 31.º do Decreto real 938/2014, de 7 de novembro estipula que a Direção-Geral da Marinha Mercante, diretamente ou através dos seus serviços periféricos, é responsável pela sua emissão, após a aprovação dos respetivos cursos de formação.

## 8.2. *Libreta* marítima

De acordo com o artigo 35.º, a cédula marítima espanhola é emitida pelos Serviços Centrais da DGMM ou nas Capitánias Marítimas<sup>47</sup>. Designa-se por *Libreta Marítima* e é um documento imprescindível para poder embarcar num navio.

À semelhança de Portugal, é um documento oficial onde são registados os certificados de competência e de qualificação STCW, os embarques e desembarques, qualificações profissionais do seu titular e também funciona como documento de identificação do marítimo.

Este documento é aceite internacionalmente e está em conformidade com a Convenção da ILO (revista) de 2003 sobre documentos de identificação dos marítimos, com as alterações que lhe foram introduzidas (N.º 185), ratificada a 26 de maio de 2011. Significa isto que os marítimos espanhóis, através da *Libreta Marítima*, têm a entrada em territórios estrangeiros facilitada no que diz respeito a licenças para desembarcar, caso esses mesmos países também tenham ratificado a referida convenção.

A Administração marítima espanhola emite dois tipos de documentos consoante a navegação que será realizada, para navegação em águas interiores ou cabotagem entre portos do mesmo país é válido a “*Libreta de Inscripción Marítima*”, para navegação internacional ou cabotagem entre portos de diferentes países é válido a “*Libreta Marítima - Documento de Identidad del Marino* (DIM).

No caso da *Libreta* para águas nacionais, o preço da sua emissão ronda os dois euros, no entanto o DIM ronda os 50 euros. É importante mencionar que apenas um dos documentos pode estar em vigor, se um tripulante navegar exclusivamente em águas de jurisdição espanhola, é titular da *Libreta de Inscripción Marítima* e esta deve ser anulada quando o navio estiver envolvido em navegação internacional, emitindo-se então o DIM.

Para além da diferença do preço e das condições de emissão de cada documento, é importante referir que a *Libreta de Inscripción Marítima* é apenas válida para embarcar em navios de bandeira espanhola, já o DIM é o documento que permite ao marítimo embarcar em navios com bandeiras de outros países.

---

<sup>47</sup> A Administração Marítima portuguesa – DGRM – é responsável pela emissão da cédula marítima ou DMar, contudo em Espanha, o Decreto Legislativo Real 2/2011 de 5 de setembro, designou as capitánias marítimas como órgãos/serviços periféricos da Administração Marítima espanhola – *Dirección General de la Marina Mercante* (DGMM) – consequentemente, são esses os locais onde os cidadãos espanhóis podem obter a *Libreta Marítima*.

### Quem tem direito a obter a *Libreta de Inscripción Marítima*?

Os requisitos necessários para possuir a *Libreta de Inscripción Marítima* consistem em ter nacionalidade espanhola e ser titular de um certificado de competência STCW para profissionais da marinha de comércio (mercante ou de pesca) ou um certificado de qualificação de formação em segurança básica marítima<sup>48</sup>.

Relativamente à DIM, são necessários os mesmos requisitos que a *Libreta de Inscripción Marítima*, contudo esta só é obtida através do pedido de uma declaração da mesma (ver Anexo B) emitida pela DGMM. Consiste numa declaração de responsabilidade em que o titular da mesma tem de indicar em que tipo de circunstância vai navegar consoante as situações presentes:

- (a) Em navios mercantes de bandeira espanhola envolvidos na navegação internacional ou extranacional, ou
- (b) Em navios de pesca de bandeira espanhola que operam em águas internacionais, ou
- (c) Navios de bandeira espanhola de transporte marítimo costeiro que fazem escala em portos estrangeiros, ou
- (d) Ou navios civis com bandeiras estrangeiras, mas que devido ao embarque, desembarque ou escalas do navio, transitará em portos estrangeiros.

Resumidamente, os marítimos de nacionalidade espanhola são obrigados a possuir o DIM caso trabalhem a bordo de navios que realizam exclusivamente navegação internacional ou extranacional. Os tripulantes de outras nacionalidades podem embarcar com a cédula marítima do seu país.

Apresenta-se de seguida quem não tem direito à DIM:

1. Marítimos que trabalham ou irão trabalhar a bordo de navios que não têm finalidade comercial, tais como embarcações da Guarda Civil, navios de guerra e seus auxiliares afetados à defesa nacional;
2. Marítimos que trabalham ou irão trabalhar em navios que navegam por águas interiores, bem como os que pescam ou vão pescar em águas onde Espanha exerce soberania,

---

<sup>48</sup> Artigo 35º, No. 2 do Decreto Real 973/2009, de 12 de junho.

direitos soberanos e jurisdição, e que, exceto em casos de força maior, não escalam portos de países terceiros, devem estar na posse da “*Libreta de Inscripción Marítima*”;

3. Estrangeiros, que continuarão a alistar-se com os seus próprios documentos de identidade ou com a devida autorização para se alistarem, tal como previsto no Regulamento sobre o Despacho de Navios.
4. Aqueles que não possuem um certificado de competência STCW para profissionais da marinha de comércio (mercante ou de pesca) ou um certificado de qualificação de segurança básica ou um certificado de marinheiro pescador.
5. Aqueles que, devido à dupla nacionalidade ou residência permanente noutro Estado, possuam ou tenham solicitado um Passaporte Marítimo DIM noutro Estado.

A DIM tem a validade de 10 anos desde a data da sua emissão.

### 8.3. Lei 14/2014, de 24 de julho

A Lei 14/2014, de 24 de julho relativa à Navegação Marítima (LMN) resume-se a uma ampla reforma do direito marítimo espanhol. Para além de atualizar, renova completamente todas as questões marítimas desde o direito marítimo internacional, à prática atual do transporte marítimo. De acordo com o artigo 1º, a finalidade da LMN é regular situações e relações jurídicas decorrentes da navegação marítima. Por navegação marítima, entende-se a navegação por mar e, quando apropriado, também por águas interiores quando são acessíveis aos navios a partir do mar apenas até onde o efeito das marés é perceptível.

O artigo 156.º do Capítulo III da mesma lei, define tripulação à luz do direito marítimo espanhol como “(...) todas as pessoas empregadas a bordo de um navio em qualquer dos seus departamentos ou serviços, quer sejam contratadas diretamente pelo armador ou por terceiros.” No n.º2 do mesmo artigo exclui dessa definição indivíduos cujo local principal de trabalho não seja no navio ou cujo trabalho não faz parte da atividade quotidiana do navio. É estipulado, ao abrigo do artigo do 158.º, que os marítimos espanhóis para poderem fazer parte da tripulação de um navio têm de possuir a *Libreta de Inscripción Marítima* ou do DIM.

O artigo 160.º estabelece a classificação do pessoal da marinha mercante, distinguindo entre comandantes, oficiais e subalternos. As pessoas destas categorias só podem trabalhar a bordo de um navio de bandeira espanhola caso sejam titulares das qualificações profissionais

ou certificados de especialidade correspondentes para desempenharem funções da sua categoria, em conformidade com os regulamentos.

No que diz respeito à contratação, a lei espanhola admite que pode ser feita por terceiros, tais como agências de navegação (artigo 164.º) mas também refere-se a outras pessoas para além do armador que gerem parte da atividade quotidiana do navio, como por exemplo a gestão hoteleira de um navio de cruzeiro (pessoal de restauração, rececionistas, comissários de bordo, entre outros) (Gómez, 2015, p. 131).

#### 8.4. Certificação marítima espanhola

Como referido anteriormente, para obter o DIM basta ser cidadão espanhol e ter o certificado em segurança básica, independentemente da sua ocupação a bordo, pode obter o passaporte marítimo. O curso de qualificação em Segurança Básica é o mínimo necessário para todas as pessoas que queiram exercer a sua profissão em qualquer tipo de embarcação. Este é o primeiro certificado que todo o pessoal precisa de obter para trabalhar a bordo, tais como hospedeiros, cozinheiros, pessoal de animação e entretenimento, o comandante do navio, oficiais da marinha mercante, etc.

Considerando que a convenção STCW foi ratificada tanto por Espanha como por Portugal e que os conteúdos de formação são padronizados em conformidade com as regras da convenção, um curso de formação STCW terá requisitos obrigatórios iguais tanto em Espanha como em outro país que ratifique a convenção. Só assim é possível o reconhecimento mútuo de certificados STCW, acrescentado ainda o facto de que os países devem pertencer à lista branca STCW publicada pela IMO<sup>49</sup>.

Portanto, o curso também inclui 4 módulos: sobrevivência no mar, prevenção e combate a incêndios, primeiros socorros e segurança pessoal e responsabilidades sociais. Após frequentarem este curso, os marítimos adquirem noções básicas de segurança que permitem reconhecer, lidar e responder a situações de emergência a bordo, aplicando os procedimentos adquiridos no curso de formação.

---

<sup>49</sup> A IMO mantém uma “lista branca” onde inclui os Estados Membros que seguem e implementam de forma efetiva as disposições da convenção STCW. Um país ao estar na lista branca, é indicador que os certificados emitidos pelo mesmo cumprem com os requisitos mínimos de competência definidos para todos os marítimos. Portanto, não é por um Estado ratificar a convenção STCW que os outros Estados Membros vão reconhecer os certificados emitidos pelo mesmo, há que verificar se os princípios da convenção estão a ser efetivamente implementados.

Os requisitos necessários para frequentar este curso correspondem a: ser cidadão espanhol ou ter nacionalidade de um país da Comunidade Europeia, ter idade não inferior a 16 anos (caso tenha 16 anos necessita de autorização dos encarregados responsáveis), declaração responsável que sabe nadar, e ter um certificado médico válido de aptidão para o embarque no mar efetuado pelo ISM ou um atestado médico válido que declare que não sofre de doença física ou mental que o impeça de realizar a formação solicitada. (Seguridad Social, 2021)

O custo deste curso implica o pagamento do valor de 720 euros se realizar na *Escuela Balear de Nautica*. Se o candidato realizou o curso de formação com sucesso, a qualificação académica terá de ser apresentada à Administração para solicitar a emissão do respetivo certificado. Sendo titular do certificado de segurança básica, já pode obter o DIM numa capitania. No caso do titular do certificado de segurança básica ter apresentado um atestado médico válido e não um certificado médico de aptidão para embarque no mar, terá de realizar o exame médico oficial no ISM para poder então embarcar e trabalhar num navio. Este processo é ilustrado na imagem abaixo



Figura 13: Passos para se obter a Libreta Marítima. Legenda: Curso de Formación Básica refere-se ao Curso de Qualificação em Segurança Básica de acordo com a Convenção STCW; F.B (Formação básica); Fonte: CH Práticas Náuticas, 2017

O Certificado de qualificação em Segurança Básica também é válido por 5 anos. É necessário cumprir um dos seguintes requisitos para estar apto à sua renovação: ter 3 meses de embarque no último ano do certificado, desempenhando tarefas relacionadas com o mesmo ou ter 1 ano de embarque durante os 5 anos da validade do certificado também exercendo tarefas relacionadas com o mesmo.

## 9. Estudo de caso

O estudo de caso tem por base uma pesquisa qualitativa, dado que, ainda que se tentasse, não foi possível recolher um conjunto de inquiridos significativo, resultando na observação de respostas de uma amostra selecionada reduzida. Ainda assim e dado a elevada qualidade e conhecimento do setor marítimo-portuário dos inquiridos, prosseguiu-se no seu tratamento, na perspetiva de se avaliar as preferências individuais de cada inquirido e estudar a particularidade de cada experiência individual com o atual regime jurídico português. Os dados foram reunidos através de várias perguntas de carácter aberto (método frequentemente utilizado em pesquisas qualitativas), pois permitem o desenvolvimento da opinião do inquirido.

Em termos de atividade profissional dos inquiridos, tornou-se fundamental que fosse constituída por oficiais da marinha mercante e por outros profissionais que exercessem também a sua profissão a bordo de um navio em diversas áreas (hotelaria, restauração, científica), de forma a perceber como este regime afeta cada área profissional. Sendo estas as seguintes profissões: Bar *Waitress*, Oficial da Marinha Mercante, Biólogo, Cadete de Convés, Administração Hotelaria (Hotel *Director*), Hotel *Manager* e Bar *Manager*.

Segundo os resultados à questão “Alguma vez exerceu a sua profissão num navio de cruzeiro?”, 5 inquiridos afirmaram que sim e apenas 2 indivíduos que não, justificando que exerceram a sua profissão em navios de carga, o que não prejudica a investigação porque o regime jurídico a ser analisado aplica-se a navios de comércio (passageiros e carga).

À questão “Dos seguintes fatores, qual/quais acha que deve(m) pesar mais na atribuição do termo “marítimo”?”, as respostas foram as seguintes:

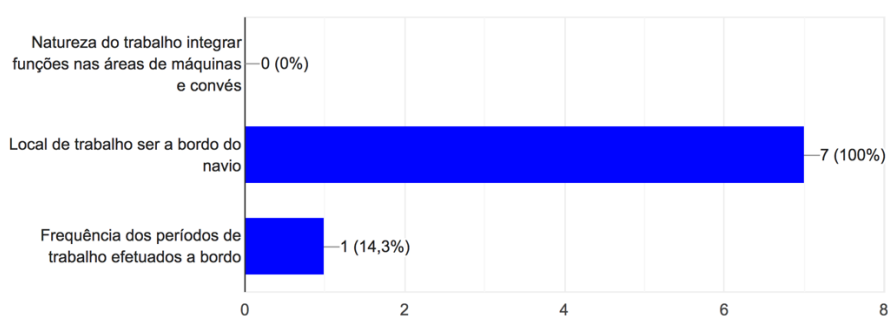


Figura 14: Resposta à questão 6 do inquérito

A amostra selecionada não teve dúvidas perante esta questão, todos selecionaram “local de trabalho ser a bordo do navio”, indo em concordância com a intenção dos redatores da MLC, 2006 e deixando de parte a antiga ideia de que marítimo é somente o indivíduo que trabalha na área de máquinas e convés do navio. Um inquirido, nomeadamente o biólogo, para além de selecionar essa opção também respondeu “frequência dos períodos de trabalho efetuados a bordo”. Este critério suscita incertezas entre diferentes administrações marítimas. Vários países estipulam períodos temporais na atribuição do termo marítimo, como é o caso da Alemanha que não considera marítimos artistas que trabalham a bordo para entretenimento dos passageiros durante não mais que 72 horas<sup>50</sup>.

A MLC, 2006 estipula no número 3 do artigo II que “Em caso de dúvidas sobre se algumas categorias de pessoas devem ser consideradas como marítimos para efeitos da presente Convenção, a questão será determinada pela autoridade competente em cada Membro, após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas nesta questão”.

A Conferência Geral da ILO, de forma a ajudar as administrações em caso de dúvidas, publicou um anexo designado “Informação sobre grupos profissionais”. Neste anexo são definidos critérios a considerar na resolução de tais dúvidas, nomeadamente: a duração da estadia a bordo das pessoas em causa, a frequência dos períodos de trabalho efetuado a bordo, localização do principal local de trabalho e a proteção que normalmente seria concedida às pessoas em causa no que diz respeito às suas condições laborais e sociais, de forma a garantir que são compatíveis às previstas ao abrigo da MLC.

O Anexo 1 da Nota de Orientação Marítima (MNG 471) emitida pela MCA, aborda a interpretação do Reino Unido sobre a aplicação do estatuto de “marítimo” a categorias específicas de pessoas para efeitos da MLC. Segundo esta nota, o termo “marítimo” inclui definitivamente lojistas, animadores residentes e cabeleireiros que são empregados por uma empresa de *franchising* para trabalhar a bordo de um navio; pode também incluir trabalhadores por conta própria que trabalham no negócio de rotina do navio. Esta nota é bastante interessante porque oferece um plano de decisão esquemático muito detalhado como guia quando ocorre dúvidas no processo de aplicação do estatuto de marítimo, que poderia

---

<sup>50</sup> *Maritime Labour Act*, Parte I Secção 3. Retirado de: [http://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_seearbg/englisch\\_seearbg.html#p0012](http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_seearbg/englisch_seearbg.html#p0012) (Acesso a: 21/05/2021);

também ser utilizado pelas administrações marítimas de outros países no decorrer desse processo (ver Anexo C).

À questão “Acha que o D.L. n.º 166/2019 considera todos os profissionais presentes nos navios de cruzeiro?” As respostas a esta questão foram bastante reveladoras. Os dois profissionais da marinha mercante, o hotel *director*, bar *manager* e o biólogo responderam “não sei”, já o hotel *manager* e bar *waitress* responderam “não”. Posteriormente foi questionado a cada indivíduo o motivo pelo qual vários inquiridos responderam “não sei”, as respostas dadas pelos oficiais da marinha mercante permitem concluir que desconhecem a legislação por trás da inscrição marítima e da cédula marítima, ainda acrescentam que não recebem qualquer tipo de orientação legal, apenas dirigem-se à DGRM e esta diz o que é necessário para trabalhar a bordo do navio e exercer a sua profissão. Os restantes profissionais que responderam “não sei” possuem cédula marítima emitida por outro país, nomeadamente pela bandeira que o navio onde trabalham arvora, e os inquiridos que responderam “sim” conhecem a realidade e são afetados de forma negativa por este regime.

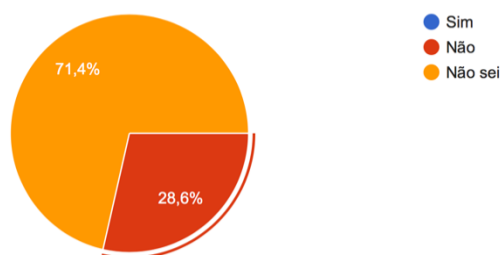


Figura 15: Resposta à questão 7 do inquérito

À questão “As categorias profissionais listadas no artigo 16º do D.L. n.º 166/2019 limitam as carreiras marítimas?” Os oficiais da marinha mercante, hotel *director*, bar *manager* e bar *waitress* responderam “não sei”, já o hotel *manager* e o biólogo responderam “sim”.

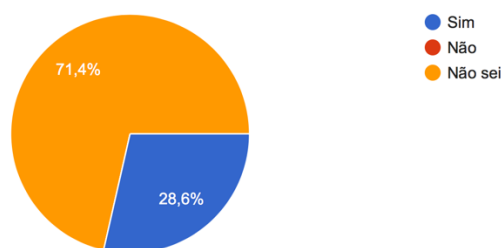
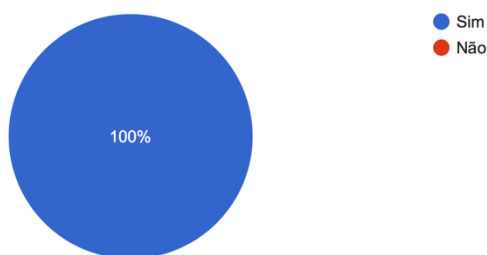


Figura 16: Resposta à questão 8 do inquérito

No caso da resposta ser positiva, foi solicitado a justificação da mesma. Deste modo as razões apontadas foram: “Carreiras de hotel não são consideradas embora sejam o maior número a bordo de todos os navios de cruzeiro, assim este regime fecha os olhos à realidade de que a hotelaria é parte integrante de todos os navios de cruzeiro, constituindo sempre o maior número de tripulantes” e “No caso dos navios de cruzeiros, onde pode haver mais de 1000 tripulantes, há muitas mais categorias que técnico de hotelaria ou técnico especializado. Deveria ter-se em consideração as profissões exercidas nas variadíssimas áreas que constituem a experiência de uma viagem de navio de cruzeiro”.

À questão “Considera que todas as pessoas que trabalham num navio de cruzeiro devem ter acesso ao documento de identificação marítimo nacional?”, a resposta foi unânime e todos os inquiridos responderam afirmativamente.



*Figura 17: Resposta à questão 10 do inquérito*

Posto este cenário, é evidente que as categorias listadas no artigo 16.º do referido Decreto-Lei que beneficiam do acesso ao documento de identificação marítimo, consideram que as que não estão listadas também deveriam ter acesso ao documento, independentemente da sua ocupação a bordo. Com esta questão conclui-se que os oficiais da marinha mercante e restantes profissionais que responderam “não sei” à questão “Acha que o D.L. n.º 166/2019 considera todos os profissionais presentes nos navios de cruzeiro?”, desconhecem a realidade de como o regime jurídico atual afeta profissionais portugueses que queiram trabalhar a bordo de navios com bandeira portuguesa.

À questão “As vantagens de ser titular do documento único marítimo devem ser desfrutadas pela:”, as respostas foram as seguintes:

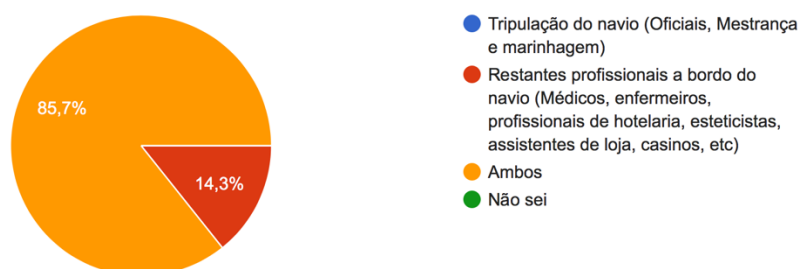


Figura 18: Resposta à questão 11 do inquérito

Dos 7 inquiridos, 6 consideram que as vantagens devem ser desfrutadas quer pela tripulação do navio quer pelos restantes profissionais a bordo do navio e 1 inquirido considera que apenas os restantes profissionais devem desfrutar as vantagens de ser titular da cédula marítima.

À questão “Seria enriquecedor para a Economia do Mar a inscrição marítima em Portugal estar disponível para todas as pessoas que trabalham em navios de cruzeiro (como em Espanha e Reino Unido)?”, a resposta foi unânime e todos os inquiridos responderam afirmativamente.

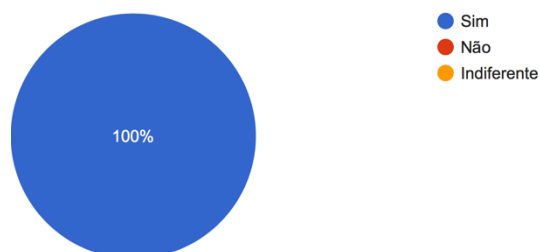
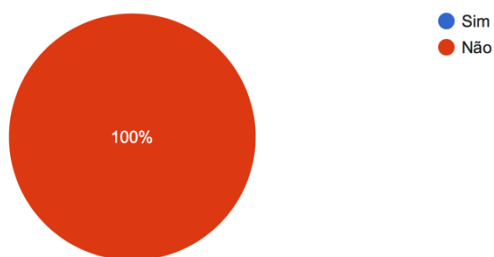


Figura 19: Resposta à questão 12 do inquérito

No capítulo anterior foi analisado os requisitos necessários à obtenção do documento de identificação marítimo emitido por Espanha. A inscrição marítima nesse país ocorre de forma diferente, o conceito do documento de identificação ser restrito a um conjunto de categorias profissionais não existe. Independentemente da sua ocupação a bordo, o indivíduo pode prosseguir com a sua inscrição marítima desde que cumpra com os requisitos necessários.

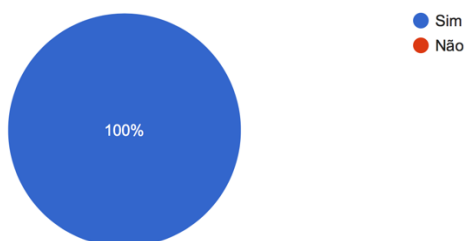
À questão “Portugal motiva e aposta nas carreiras profissionais marítimas?”, todos os inquiridos responderam que “não”.



*Figura 20: Resposta à questão 13 do inquérito*

No caso da resposta ser negativa, foi solicitado a justificação da mesma. Deste modo as razões apontadas foram: “Falta de investimentos no setor”, “Não consideram os profissionais de Hotelaria - marítimos, quando 60% da tripulação pertence ao departamento de hotel”, “Carreira marítima não tem qualquer suporte financeiro. Quando praticantes, não há qualquer apoio do estado. Quando oficiais, o sistema de descontos não é motivador”, “Quem trabalha em navios de cruzeiro sente-se discriminado, mesmo quando se exerce funções de grande responsabilidade” e “Muito pouca divulgação a uma ocupação que pode trazer muito ingresso económico para o país.”

À questão “Alguma vez ponderou recorrer a outro país para frequentar cursos STCW?”, todos os inqueridos responderam afirmativamente. Esta resposta é um péssimo indicador para a formação marítima em Portugal, simboliza a dificuldade que os marítimos passam para obter certificação neste país, quer pelo excesso de burocracia, dispêndio de dinheiro e demora de resposta das instituições competentes quando comparado a países como Espanha.



*Figura 21: Resposta à questão 15 do inquérito*

E, finalmente, à ultima questão do inquérito “Numa possível atualização do atual regime jurídico da atividade profissional dos marítimos, que alterações propunha?” de resposta aberta, as sugestões foram: “Facilitar a aquisição de cédula marítima, como por exemplo para trabalhadores em atividade que possuem cédulas de outros países.”, “Terminar com as categorias profissionais que só limitam as carreiras marítimas e incluir todos os profissionais que trabalham a bordo”, “Abertura para a existência de outras carreiras no mar sem ser as estipuladas no regime atual, atualização de carreiras e dos benefícios daí decorrentes.”

## 10. Conclusão

Um dos focos do presente trabalho consistiu na interpretação do significado de “marítimo” perante regulamentação internacional e nacional. Conclui-se que “marítimo” é um termo que abrange todos os indivíduos incluindo pessoal de limpeza, cozinha, empregados de bar, animadores, cantores, médicos, esteticistas e cabeleireiros. Este termo é aplicável tanto para marítimos contratados diretamente pelo armador ou através de acordos de subcontratação. Existem certos trabalhadores ao qual a definição não se aplica devido ao seu local principal de trabalho ser em terra, tais como inspetores do estado de bandeira, em caso de dúvidas é dada liberdade de decisão à administração de cada país. A Convenção (revista) sobre documentos de identificação dos marítimos, 2003, na versão No. 185, define marítimo “significa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio, que não seja um navio de guerra, normalmente envolvido na navegação marítima.” A Lei nº 146/2015, que tem em vista o cumprimento das disposições obrigatórias da MLC, incorpora a mesma definição de “marítimo” que a referida convenção. Destas interpretações, retira-se que “marítimo” não é uma atividade profissional como o regime jurídico estabelecido pelo D.L 166/2019 refere variadíssimas vezes – Art. 4º “Para o exercício profissional de marítimo (...)”. Apesar deste Decreto assim o estipular, não são as categorias profissionais incluídas no mesmo que definem se um indivíduo é ou não marítimo. Um engenheiro de máquinas marítimas é um marítimo por exercer a sua profissão a bordo de um navio, tal como um trabalhador de casino num navio de cruzeiros é um marítimo, por exercer a sua ocupação a bordo de um navio. O termo marítimo refere-se à condição de trabalhar a bordo de um navio, tendo qualquer ocupação profissional.

Grande parte das profissões necessárias ao serviço ao cliente, no decorrer de uma viagem de navio de cruzeiro, não constam nas categorias marítimas do RPMar portanto não podem realizar a inscrição marítima e obter o documento de identificação marítimo, que segundo a Convenção nº 108, aplica-se a “qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio (...)”. Com o RPMar foi criada a categoria de “técnico especializado”, a DGRM na Circular Nº 61 | REV. 3, transcrevendo a disposição pertinente “Os cidadãos que pretendam aceder à nova categoria de Técnico Especialista deverão, para além de providenciarem a obtenção do certificado de segurança básica (STCW), instruir junto da DGRM um processo de reconhecimento de habilitações profissionais com vista ao acesso à inscrição marítima nesta categoria.”, não fica explícito que atividades

profissionais podem inscrever-se junto à administração marítima como técnico especializado, parecendo ser uma tentativa de solução ao facto de terem limitado o acesso à cédula marítima apenas a escalões e categorias de marítimos. Todas estas limitações e estabelecimento de categorias ao acesso ao documento marítimo não existem em países como Espanha, que foi alvo de análise neste trabalho, mas também no Reino Unido<sup>51</sup>.

Vários países permitem o acesso ao documento de identificação marítimo sem este estar sujeito a limitações de categorias profissionais. Estes países têm algo em comum, não dispõem de um regulamento que determine, em conjunto, as normas de acesso à inscrição marítima bem como as qualificações profissionais da marinha mercante. A separação destes dois assuntos permite que não haja relação entre os mesmos, e assim todos que querem trabalhar a bordo de um navio podem fazê-lo, não havendo nenhuma classificação prévia (Sardinha, 2019b, p.23). Nada prejudica a formação e carreiras dos profissionais da marinha mercante, que são regulamentadas por diplomas legais específicos para isso, tal como o Decreto real 938/2014 que atende aos requisitos de formação e certificação internacionalmente estipulados pela convenção STCW. O recrutamento de profissionais para navios de cruzeiro é efetuado pelos respetivos armadores. Se existe mercado para casinos, serviços de bem-estar, tatuadores, artistas de entretenimento, não deve ser o governo a limitar categorias profissionais no acesso ao documento de identificação marítimo, uma vez que prejudica o desenvolvimento da Economia do Mar no emprego de turismo de cruzeiro.

Ao analisar o regime jurídico português e o regime jurídico espanhol, é visível que o português é muito mais complexo devido à sua dimensão. Após análise da legislação espanhola as sugestões para Portugal no que diz respeito ao D.L. 166/2019, passam por:

1. Desagregação da inscrição marítima e regime de qualificações dos profissionais da marinha mercante;

---

<sup>51</sup> Após contactar a *London Nautical School*, foi esclarecido que um britânico para trabalhar num navio (esteja registado no Reino Unido ou não), pode solicitar o *British Seaman's card*, corresponde a um documento de identificação marítimo aceite internacionalmente que permite ao marítimo licenças de desembarque em portos estrangeiros, ao abrigo Convenção (nº108) sobre os Documentos de Identidade dos Marítimos da ILO. Este documento é restrito a cidadãos britânicos. O *Seaman's Discharge Book* regista a carreira marítima do indivíduo, contém toda a certificação do seu titular bem como os registos da sua experiência profissional, contudo não serve como prova de identidade. O cartão aplica-se a qualquer pessoa, desde o subchefe de cozinha à assistente de loja de presentes. Da mesma forma que o documento de identificação é acessível a qualquer britânico que queira trabalhar a bordo de um navio, também é exigível o certificado de qualificação em Segurança Básica, caso o navio de cruzeiro sofra alguma emergência, todas as pessoas a trabalhar no navio desempenham um papel ativo. No entanto, não possuir estes documentos não deve constituir impedimento para que haja oferta de emprego.

2. Terminar com a existência de categorias profissionais para obtenção da cédula marítima, estas só limitam e dificultam esse processo;

Importa destacar o regime espanhol que disponibiliza o exame médico gratuitamente para todos os marítimos que necessitam do mesmo. O certificado médico não é necessário para frequentar um curso de formação de qualificação em Segurança Básica (bastando um atestado médico) nem para obter a *Libreta Marítima*, sendo apenas obrigatório para embarcar e trabalhar no navio.

O Estudo de caso, para além de verificar a desmotivação dos marítimos que trabalham na área de hotelaria e entretenimento de navios de cruzeiro graças à sua sentida desvalorização de carreiras perante a legislação vigente, permite também concluir a insatisfação de todos os inquiridos na aposta do país à formação marítima, revelando ainda que todos já tiveram vontade de obter formação no estrangeiro. Vários portugueses exercem a sua profissão com cédulas marítimas dos países de bandeira dos navios, o secretário-geral da *European International Shipowners of Portugal* (EISAP) afirma que Portugal não está ao nível de outros países no que respeita ao ensino e formação marítima (Pires, 2021). Há que investir numa formação moderna e acessível, a mudança tem de partir de um trabalho político que vai para além da vontade dos marítimos. Atrair pessoas para o mercado de trabalho marítimo, investir na formação dos mesmos e olhar para a governação marítima de países como a Espanha deveriam ser prioridades na agenda política do País que se autointitula de nação marítima.

Maioria das cadeiras curriculares dos cursos de marinha mercante da ENIDH são lecionadas em português, o que vai contra a natureza internacional do estatuto de marítimo. Atualmente o idioma comum entre os tripulantes é o inglês, sendo que as entrevistas de emprego são frequentemente conduzidas nesta mesma língua. Continuar a lecionar em português é prejudicial ao desenvolvimento da indústria multicultural onde as carreiras marítimas estão inseridas, há que formar profissionais desde o início na “adoção e na agilidade” da língua internacional da indústria.

A falta de capacidade para atrair e captar novos estudantes para a carreira marítima tem sido um problema que persiste ao longo dos anos. A IMO, com o objetivo de promover as oportunidades que o mundo marítimo oferece aos jovens, lançou o desafio de nomear “*IMO Goodwill Maritime Ambassadors*”. Os embaixadores são incentivados a partilhar o seu entusiasmo pelo mundo marítimo a jovens que estão a dar os primeiros passos na sua

formação ou percursos profissionais. O propósito desta iniciativa consiste na divulgação de informação sobre a indústria marítima a novos públicos-alvo. Espanha possui três embaixadores marítimos da IMO, em Portugal esse tema nunca foi discutido.

O Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) tinha 616 navios portugueses registados no final de 2020, com cerca de 10500 tripulantes, apenas 315 são portugueses. Os prejudicados não são apenas as pessoas, Portugal sai lesado por não conseguir atrair portugueses para este mercado de trabalho que potencia a Economia do Mar, mas também pela conotação negativa que passa às companhias de navios internacionais. Apesar de uma companhia internacional registar o seu navio no MAR, não há capacidade de atrair a própria companhia a registar-se em Portugal, só assim esta contribuía não só para a Segurança Social ao contratar marítimos portugueses mas também para o produto interno bruto nacional, e pagaria impostos sobre os seus rendimentos (Pires, 2021).

A ambição enunciada na Resolução do Conselho de Ministros N.º 68/2021 que Aprova a Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 (ENM 2021-2030), citando “*procura contribuir para a relevância e credibilidade de Portugal na comunidade internacional, onde o País é chamado a ter um papel ativo na procura de soluções globais, devendo liderar pelo exemplo (...)*” só poderá ser atingível e concretizada se os seguintes fatores estiverem de mãos dadas: o ensino, formação e literacia do oceano, valorização das pessoas e das suas carreiras marítimas e aposta na simplificação dos instrumentos legais em vigor. A promoção e divulgação do emprego marítimo são essenciais para a credibilidade de Portugal enquanto nação marítima.

Este estudo salientou fortemente não só a necessidade de se reconhecer a singularidade do trabalho do vasto leque de pessoas que trabalham no mar e executam funções que tradicionalmente não são consideradas marítimas, mas também as implicações da atual legislação portuguesa na motivação destas carreiras.

## Bibliografia

ALMEIDA, João Ferreira De; PINTO, José Madureira - Teoria e investigação empírica nas ciências sociais. **Análise Social ICS**. 9:1973) 365–445.

AMN - **Guidance To Regulations on the Medical Examination of Employees on Norwegian Ships and Mobile Offshore Units** [Em linha] Disponível em WWW:<URL:<https://www.sdir.no/contentassets/4d82128b4fd649e9921993d2073fc2f0/veiledning-til-helseforskriften.pdf?t=1624617347558>>.

APL - Relatório de Atividade do tráfego de cruzeiros. 2018).

APL; OBSERVATÓRIO DO TURISMO DE LISBOA - Inquérito a passageiros de cruzeiros. 2019) 1–10.

ATTARD, Matthew - Maritime Labour Convention – A Brief Introduction. **Malta Maritime - Law Association**. 2016) 25.

CAPUCHO, Inácio - **Contratação Plurianual na Direção de Abastecimento**. [S.l.] : Escola Naval, 2019

CLIA - The Economic Contribution of the International Cruise Industry Globally in 2019. **Business Research & Economic Advisors**. 2020) 28.

COMISSÃO EUROPEIA - COM(2007) 575 - Uma política marítima integrada para a União Europeia. **Jornal Oficial da União Europeia**. 2007) 10.

Decreto-Lei n.º 166/2019. [Em linha]. Diário da República, I série N.º 210 (19- Disponível em WWW:<URL:<https://dre.pt/home/-/dre/125865390/details/maximized>>.

DGRM - **Marítimos** [Em linha], atual. 2018a. [Consult. 21 fev. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.dgrm.mm.gov.pt/en/web/guest/am-ce-seafarers>>.

DGRM - **Funções e Atribuições** [Em linha], atual. 2018b. [Consult. 14 abr. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.dgrm.mm.gov.pt/web/guest/dgrm-dutiesandassignments>>.

DGRM - **Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006 (MLC 2006)** [Em linha], atual. 2018c. [Consult. 1 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.dgrm.mm.gov.pt/ctm>>.

DGRM - **Mensagem da Direção** [Em linha], atual. 2018d. [Consult. 12 fev. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.dgrm.mm.gov.pt/dgrm-quem-somos>>.

ECONOMIST INTELLIGENCE UNIT - **The Blue Economy: Growth, Opportunity and a Sustainable Ocean Economy** [Em linha], atual. 2015. [Consult. 23 fev. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.greengrowthknowledge.org/research/blue-economy-growth-opportunity-and-sustainable-ocean-economy>>.

EDUMARITIME - **What are the Types of STCW Certificates and CoC for Seafarers?**

[Em linha], atual. 2018. [Consult. 21 abr. 2021]. Disponível em  
WWW:<URL:<https://www.edumaritime.net/stcw/certification-general-requirements>>.

EMÍLIO, João - International Maritime Organization. **ENIDH**. 2010). doi:  
10.4135/9781452218557.n295.

FOX, J. R. - **Dictionary of international and comparative law**. 6th. ed. New York : [s.n.]

FUNENSEG - **Dicionário Comercial Marítimo (Dictionary of Shipping Terms)**. [S.l.] :  
ACM publicações, 2003. ISBN 85 7052 117 0.

GARNER, Brian - **Black ' S Law Dictionary**. 9th. ed. Saint Paul, Minnesota : [s.n.]. ISBN  
9780314199492.

GÓMEZ, Juan - **Comentarios A La Ley De Navegacion Marítima**. 1ª ed. edi ed. ISBN  
978-8490853887.

HARRIS, Roy; HUTTON, Christopher - **Definition in Theory and Practice. Language,  
Lexicography and the Law**. London : [s.n.]. ISBN 9780826497055.

ILO - Final Report - High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards.  
TWGMLS/2001/10. 1:2001) 29.

ILO - STWGMLS (first meeting) Duplicative or contradictory text in the existing maritime  
instruments. STWGMLS/2002/4. 2002) 5.

ILO - Tripartite Subgroup of the High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour  
Standards Final Report. STWGMLS/2003/8. 2003a).

ILO - High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards (third meeting).  
TWGMLS/2003/1. 2003b) 18.

ILO - High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards (Fourth meeting).  
TWGMLS/ 2004/ 1. 2004a) 24.

ILO - Consolidated maritime labour Convention - Commentary to the recommended draft.  
PTMC/04/2. 2004b) 57.

ILO - Tripartite Intersessional Meeting on the Follow-up to the Preparatory Technical  
Maritime Conference. Paper submitted by the Shipowners' group. 2005a).

ILO - Tripartite Intersessional Meeting on the Follow-up of the Preparatory Technical  
Maritime Conference. PTMC/2005/2. 2005b) 67.

ILO - Tripartite Intersessional Meeting on the Follow-up to the Preparatory Technical  
Maritime Conference - Final Report. PTMC/2005/23. 2005c) 62.

ILO - **Resolution VII Resolution concerning information on occupational groups  
adopted by the 94th (Maritime) Session of the ILC, Geneva, 7-23 February, 2006** [Em  
linha], atual. 2006a. [Consult. 30 mar. 2021]. Disponível em  
WWW:<URL:[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_088130.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088130.pdf)>.

ILO - **Adoption of an instrument to consolidate maritime labour standards** [Em linha], atual. 2006b. [Consult. 30 mar. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/rep-i-1a.pdf>>. ISBN 922117915X.

ILO - **Ratifications of MLC, 2006 - Maritime Labour Convention, 2006** [Em linha], atual. 2017. [Consult. 27 fev. 2021]. Disponível em WWW:<URL:[https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300\\_INSTRUMENT\\_ID:312331](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331)>.

IMO - **Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, 1978** [Em linha], atual. 1978. [Consult. 23 fev. 2021]. Disponível em WWW:<URL:[http://www.syndarma.org.br/upload/CONVEN\\_\\_\\_\\_O STCW 2016.pdf](http://www.syndarma.org.br/upload/CONVEN____O STCW 2016.pdf)>.

IMO - **CÓDIGO DE INSTRUÇÃO, CERTIFICAÇÃO E SERVIÇO DE QUARTO PARA MARÍTIMOS (STCW). 2010** 147–156.

IMO - **Convention on the International Maritime Organization** [Em linha], atual. 2019a. [Consult. 16 fev. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx>>.

IMO - **Introduction to IMO** [Em linha], atual. 2019b. [Consult. 21 fev. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.imo.org/en/About/strategy/Pages/default.aspx>>.

IMO - **Conventions** [Em linha], atual. 2019c. [Consult. 30 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Default.aspx>>.

IMO - **International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)** [Em linha], atual. 2019d. [Consult. 21 jan. 2020]. Disponível em WWW:<URL:[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)>.

INTERNACIONAL CHAMBER OF SHIPPING - **Shipping Fact: Global Supply and Demand of Seafarers**, atual. 2020.

LIELBARDE, Sandra - Concept of Seafarer Before and After the Maritime Labour Convention 2016: Comparative Analysis of the Legal Effects of Defining Legal Concepts in the Shape of Legal Terminology. **Riga Graduate School of Law Research Paper No. 17.** 2016) 20.

MCA - Maritime Labour Convention, 2006: Definitions. 471:M (2006) 1–10.

MENON, Ajay - **What is Seaman's Service Book?**, atual. 2020.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA - Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas. 2015) 8–127.

OECD - **The Ocean Economy in 2030** [Em linha]. [S.l.] : OECD, 2016 Disponível em WWW:<URL:[https://www.oecd-ilibrary.org/economics/the-ocean-economy-in-2030\\_9789264251724-en](https://www.oecd-ilibrary.org/economics/the-ocean-economy-in-2030_9789264251724-en)>. ISBN 978-92-64-25172-4.

PIRES, Rúben - **Melhoria da formação de marítimos permitiria atrair mais navios e empresas para Portugal, defende EISAP** [Em linha], atual. 2021. [Consult. 17 jul. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://jornaleconomico.sapo.pt/noticias/melhoria-da-formacao-de-maritimos-permitiria-atrair-mais-navios-e-empresas-para-portugal-defende-eisap-705821>>.

QUIVY, Raymond; CAMPENHOUDT, Luc V. - **Manual de Investigação em Ciências Sociais (4a)** [Em linha]. Lisboa : [s.n.] Disponível em WWW:<URL:<https://tecnologiamidiaeinteracao.files.wordpress.com/2018/09/quivy-manual-investigacao-novo.pdf>>. ISBN 9726622751.

SALVADOR, Regina - A política marítima integrada da União Europeia : visão global e desafios para Portugal. **Lusíada. Economia & Empresa**. 25:25 (2018) 87–97.

SARDINHA, Álvaro - **Formação em Direito e Economia do Mar Ações de curta duração** [Em linha]. [S.l.] : UNL - Faculdade de Direito, 2019a) Disponível em WWW:<URL:[https://run.unl.pt/bitstream/10362/91288/1/Sardinha\\_2019.pdf](https://run.unl.pt/bitstream/10362/91288/1/Sardinha_2019.pdf)>.

SARDINHA, Álvaro - Este país não é para marítimos. **APORMAR**. 2019b) [Em linha]. [Consult. 20 jul. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2019/11/este-pais-nao-e-para-maritimos-1.pdf>>.

SEGURIDAD SOCIAL - **Certificado de Especialidad / Formación Básica en Seguridad** [Em linha], atual. 2021. [Consult. 26 jul. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.seg-social.es/wps/portal/wss/internet/Trabajadores/TrabajadoresMar/29482/2427/50361/50363/50368#50369>>.

SEHKARAN, SHOBANA NAIR; SEVCIKOVA, Daniela - «All aboard»: motivating service employees on cruise ships. **Journal of Hospitality and Tourism Management**. 2011).

SILVA, Ricardo - **Contributos para a elaboração de um Plano de Contingência para Operações de Resgate em Massa nas Águas de Responsabilidade Nacional** [Em linha]. [S.l.] : Ensino Superior Público Universitário Militar - Escola Naval, 2019 Disponível em WWW:<URL:[https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/30380/1/Tese de Mestrado Nunes da Silva \\_compressed.pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/30380/1/Tese%20de%20Mestrado%20Nunes%20da%20Silva_compressed.pdf)>.

STATISTA - **Cruise industry** [Em linha], atual. 2020. [Consult. 27 mai. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.statista.com/topics/1004/cruise-industry/>>.

STATISTA - **Global cruise industry deployment market share 2019, by region** [Em linha], atual. 2021. [Consult. 26 abr. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.statista.com/statistics/294260/global-cruise-industry-deployment-market-share-by-region/>>.

TELEPORT - **What are seaman flights and why are they so important?**, atual. 2021.

TURISMO DE PORTUGAL - ET 2027. **Estratégia Turismo 2027**. 2017) 66.

ZAMITH, João Miguel Aleixo - Política marítima europeia. 2011) 124.

ZANELLA, Tiago V. - O Papel Da Organização Marítima Internacional Na Proteção E Prevenção Da Poluição Marítima Causada Pela Navegação Internacional. 3:2014) 2329–2348.

## Anexos

### Anexo A - Padrões mínimos de visão em serviço para marítimos

Tabela A-I/9

#### Padrões mínimos de visão em serviço para marítimos

| Regra da Convenção STCW                                                      | Categoria do marítimo                                                                                                                                         | Visão para longe com correção <sup>1</sup> |                  | Visão para perto<br>Os dois olhos juntos, com ou sem correção                                                                                                                           | Visão de cores <sup>3</sup> | Campos visuais <sup>4</sup> | Cegueira noturna <sup>4</sup>                                                                           | Diplopia (visão dupla) <sup>4</sup>    |
|------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
|                                                                              |                                                                                                                                                               | Um olho                                    | Outro olho       |                                                                                                                                                                                         |                             |                             |                                                                                                         |                                        |
| I/11<br>II/1<br>II/2<br>II/3<br>II/4<br>II/5<br>VII/2                        | Comandante, oficiais do departamento de convés, e subalternos de convés dos quais é exigido que desempenhem atribuições de vigilância                         | 0,5 <sup>2</sup>                           | 0,5              | Visão exigida para a navegação do navio (ex.: consulta a cartas e publicações náuticas, utilização dos instrumentos e equipamentos do passado e identificação dos auxílios à navegação) | Ver Nota 6                  | Campos visuais normais      | Visão exigida para desempenhar todas as funções necessárias no escuro, sem comprometer o seu desempenho | Nenhum problema significativo evidente |
| I/11<br>III/1<br>III/2<br>III/3<br>III/4<br>III/5<br>III/6<br>III/7<br>VII/2 | Todos os oficiais de máquinas, oficiais eletrotécnicos, subalternos eletrotécnicos e subalternos ou outros que façam parte de um quarto de serviço na máquina | 0,4 <sup>5</sup>                           | 0,4 (Ver Nota 5) | Visão exigida para ler instrumentos próximos, para operar equipamentos e para identificar sistemas/ componentes como for necessário                                                     | Ver Nota 7                  | Campos visuais suficientes  | Visão exigida para desempenhar todas as funções necessárias no escuro, sem comprometer o seu desempenho | Nenhum problema significativo evidente |
| I/11<br>IV/2                                                                 | Radioperadores de GMDSS                                                                                                                                       | 0,4                                        | 0,4              | Visão exigida para ler instrumentos próximos, para operar equipamentos e para identificar sistemas/ componentes como for necessário                                                     | Ver Nota 7                  | Campos visuais suficientes  | Visão exigida para desempenhar todas as funções necessárias no escuro, sem comprometer o seu desempenho | Nenhum problema significativo evidente |

#### Notas:

- 1 Valores fornecidos na escala decimal de Snellen.
- 2 É recomendado um valor de pelo menos 0,7 num olho, para reduzir o risco de uma doença subjacente não detectada nos olhos.
- 3 Como definido nas *Recomendações Internacionais para Exigências para Visão de Cores para Transporte* pela Commission Internationale de l'Eclairage (CIE-143-2001, inclusive quaisquer versões posteriores).
- 4 Sujeito a uma avaliação por um especialista clínico em visão, quando indicado por conclusões no exame inicial.
- 5 O pessoal do departamento de máquinas deverá ter uma visão conjunta de pelo menos 0,4.

6 Outros métodos equivalentes de teste confirmatório atualmente reconhecidos pela Administração podem continuar sendo usados

Anexo B – Documento de solicitação da *Libreta Marítima*



MINISTERIO  
DE  
FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL  
DE TRANSPORTE

Dirección General de la  
Marina Mercante

Subdirección General de Seguridad,  
Contaminación e Inspección Marítima

SOLICITUD DE LIBRETA MARITIMA - DIM

DECLARACIÓN RESPONSABLE

Don/ Doña \_\_\_\_\_, domiciliado  
en C/ \_\_\_\_\_, N° \_\_\_\_\_, Piso \_\_\_\_\_,  
Localidad \_\_\_\_\_, Provincia \_\_\_\_\_, con DNI/Pasaporte N° \_\_\_\_\_,  
en posesión del título o certificado de \_\_\_\_\_ (1)

A los efectos de solicitud de Libreta Marítima - DIM declara la veracidad de lo siguiente:

1- Que no posee, ni ha solicitado la expedición de un Documento de Identidad del Marino en otro Estado distinto al Español (2)

2 - Márquese lo que proceda:

- ☐ Que forman o van a formar parte de tripulaciones de buques mercantes de bandera española realizando navegación exterior o extranacional.
- ☐ Que forman o van a formar parte de tripulaciones de buques de pesca de bandera española que faenen en aguas marítimas internacionales.
- ☐ Que forman o van a formar parte de tripulaciones de buques españoles de transporte marítimo de cabotaje
- ☐ Que forman o van a formar parte de tripulaciones de buques civiles de bandera distinta a la española, y por razón del embarque, desembarque o escalas del buque va a transitar en puertos extranjeros.

(1) Para la solicitud de la Libreta Marítima/DIM debe estar en posesión de un título o tarjeta profesional de la marina mercante o certificado de formación básica o marinero pescador en vigor.

(2) No se expedirá a quien por doble nacionalidad o residencia permanente en otro Estado ya posea una Libreta DIM (Convenio OIT C185 sobre los documentos de identidad de la gente de mar, anexo III Parte A 1. v).

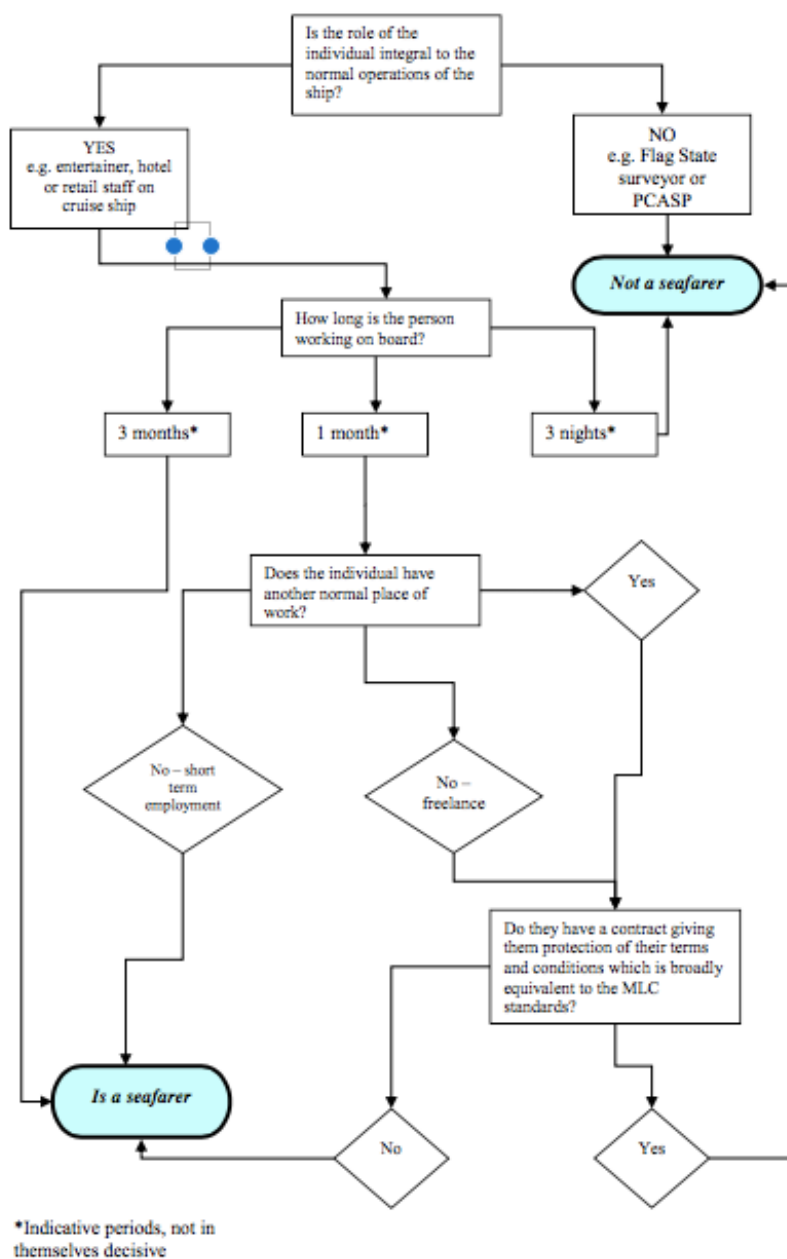
Fdo D./Dª \_\_\_\_\_

En \_\_\_\_\_, a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 20\_\_

Fonte: *Dirección General de la Marina Mercante*

Anexo C – Plano de orientação no processo de aplicação do estatuto de marítimo

**DECISION TREE – FOR GUIDANCE ONLY**



Fonte: Maritime and Coastguard Agency MNG 471 (M) página 6.

## Apêndices

### Apêndice A - Inquérito por questionário

#### Inquérito

Mestrado em Direito e Economia do Mar

Daniela Capucho

Este inquérito integra-se no âmbito do projeto de dissertação do mestrado em Direito e Economia do mar (NOVA School of Law).

Tem por objetivo apurar a opinião dos portugueses com conhecimento do Decreto-lei n.º 166/2019 de 31 de outubro que estabelece o regime jurídico da atividade profissional do marítimo e detetar eventuais falhas.

Nota: O recente Decreto-lei n.º 166/2019 revoga o Decreto-lei n.º 280/2001 (Aprova o regime aplicável actividade profissional dos marítimos e à fixação da lotação das embarcações), contudo ainda não se encontra totalmente em vigor. Atualmente assuntos como formação marítima, categorias profissionais e cédula de inscrição marítima regem-se pelo antigo Decreto-lei n.º 280/2001 devido à falta de publicação de portarias.

Todos os inquéritos são anónimos e as respostas obtidas serão fundamentais para a conclusão desta dissertação.

**\*Obrigatório**

1. Idade

---

2. Sexo

*Marcar apenas uma oval.*

☐ Masculino

☐ Feminino

---

3. Nível Educacional

*Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Ensino Básico  
☐ Ensino Secundário  
☐ Ensino Superior

4. Profissão \*

---

5. Alguma vez exerceu a sua profissão num navio de cruzeiro?

*Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Sim  
☐ Não

6. Dos seguintes fatores, qual/quais acha que deve(m) pesar mais na atribuição do termo “marítimo”?

*Marcar tudo o que for aplicável.*

- ☐ Natureza do trabalho integrar funções nas áreas de máquinas e convés  
☐ Local de trabalho ser a bordo do navio  
☐ Frequência dos períodos de trabalho efetuados a bordo

Outra: ☐ \_\_\_\_\_

7. Acha que o D.L. n.º 166/2019 considera todos os profissionais presentes nos navios de cruzeiro?

*Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Sim  
☐ Não  
☐ Não sei

8. As categorias profissionais listadas no artigo 16º do D.L. n.º 166/2019 limitam as carreiras marítimas?

*Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Sim  
☐ Não  
☐ Não sei

9. Caso tenha respondido sim, indique o motivo.

---

10. Considera que todas as pessoas que trabalham num navio de cruzeiro devem ter acesso documento de identificação marítimo? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Sim  
☐ Não

11. As vantagens de ser titular do documento único marítimo devem ser desfrutadas pela: \*

*Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Tripulação do navio (Oficiais, Mestrança e marinhagem)
- ☐ Restantes profissionais a bordo do navio (Médicos, enfermeiros, profissionais de hotelaria, esteticistas, assistentes de loja, casinos, etc)
- ☐ Ambos
- ☐ Não sei

12. Seria enriquecedor para a Economia do Mar a inscrição marítima em Portugal estar disponível para todas as pessoas que trabalham em navios de cruzeiro (como em Espanha e Reino Unido)? \*

*Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Sim
- ☐ Não
- ☐ Indiferente

13. Portugal motiva e aposta nas carreiras profissionais marítimas?

*Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Sim
- ☐ Não

- 
14. Caso respondeu não, indique o motivo.

---

---

---

---

---

15. Alguma vez ponderou recorrer a outro país para frequentar cursos STCW?

*Marcar apenas uma oval.*

- ☐ Sim
- ☐ Não

16. Numa possível atualização do atual regime jurídico da atividade profissional do marítimo, que alterações propunha?

---