



Direção-Geral de Recursos Naturais,
Segurança e Serviços Marítimos

Direção de Serviços de Administração Marítima

Avenida Brasília 1449-030 LISBOA, PORTUGAL

Telefone: 21 3035700 - Fax: 21 3035702

Circular N.º 42

Aprovado: 27-01-2017

Páginas: 11

Assunto:	MLC 2006 - Aplicação da Convenção sobre o Trabalho Marítimo aos navios de bandeira Portuguesa - Processo de Certificação
Para:	Armadores, Companhias, Operadores, Organizações Reconhecidas, Marítimos em geral

Referências: Decreto do Presidente da República n.º 7/2015, de 12 de janeiro, que ratifica a Convenção do Trabalho Marítimo, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª Sessão, em Genebra, a 23 de fevereiro de 2006, aprovada pela Resolução da Assembleia da República n.º 4/2015, em 21 de novembro de 2014; Resolução da Assembleia da República n.º 4/2015, de 12 de janeiro, que aprova a Convenção do Trabalho Marítimo, adotada pela Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho na sua 94.ª sessão, em Genebra, a 23 de fevereiro de 2006; Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, que regula a atividade de marítimos a bordo de navios que arvoram bandeira portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado Português enquanto Estado de bandeira ou do porto, tendo em vista o cumprimento de disposições obrigatórias da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, da Organização Internacional do Trabalho, transpõe as Diretivas 1999/63/CE, do Conselho, de 21 de junho de 1999, 2009/13/CE, do Conselho, de 16 de fevereiro de 2009, 2012/35/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, e 2013/54/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, e procede à segunda alteração aos Decretos-Leis n.ºs 274/95, de 23 de outubro, e 260/2009, de 25 de setembro, e à quarta alteração à Lei n.º 102/2009, de 10 de setembro, e revoga o Decreto-Lei n.º 145/2003, de 2 de julho; Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, que aprova o Código do Trabalho; Decreto-Lei n.º 34/2015, de 4 de março, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2012/35/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva n.º 2008/106/CE, do

M-DSAM-01(2)

1

A DGRM assegura o controlo desta Circular enquanto publicada na sua página oficial da internet (Área “Administração Marítima”). No caso de impressão ou download, esta passa imediatamente a “documento não controlado” pelo que é responsabilidade dos Utilizadores confirmar, através da consulta da mesma página da internet, que a mesma se mantém em vigor.

Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa ao nível mínimo de formação de marítimos, e procede à regulamentação da aplicação das Emendas de Manila ao anexo à Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos de 1978 (doravante, Convenção STCW); Portaria n.º 253/2016, de 23 de setembro, estabelece os tipos de certificados profissionais, as condições para a sua emissão, a respetiva validade e os correspondentes modelos, no âmbito do Decreto-Lei n.º 34/2015, de 4 de março, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2012/35/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que altera a Diretiva n.º 2008/106/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa ao nível mínimo de formação de marítimos, e procede à regulamentação da aplicação das Emendas de Manila ao anexo à Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos de 1978 (Convenção STCW); Outra legislação nacional referida na Parte I da Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo.

1. OBJETIVO

Com a presente Circular pretende-se dar a conhecer o procedimento subjacente ao processo de certificação dos navios que arvoram a bandeira portuguesa, no âmbito da MLC 2006. A presente Circular entrará em vigor no próximo dia 12 de maio de 2017, data a partir da qual fica revogada a Circular nr.º 12, de 10.01.2014, com exceção do ponto 6. da presente Circular que entra imediatamente em vigor.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

O presente procedimento aplica-se a todos os navios que arvoram a bandeira portuguesa, com uma arqueação bruta igual ou superior a 500 e que efetuam viagens internacionais ou viagens entre o continente e as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira ou entre estas Regiões.

3. DEFINIÇÕES

3.1 Marítimo - Qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio, não se considerando marítimos, designadamente, os seguintes trabalhadores:

- 3.1.1 Os pilotos do porto, inspetores, auditores, superintendentes e outros, cujo trabalho não é parte do negócio de rotina do navio;
- 3.1.2 Cientistas, investigadores, mergulhadores e outros, cujo trabalho não é parte do negócio de rotina do navio;
- 3.1.3 Os artistas convidados, técnicos de reparação, trabalhadores portuários e outros, cujo trabalho a bordo é ocasional e de curto prazo sendo o seu principal local de trabalho em terra.

4. DÚVIDAS

As dúvidas que se suscitarem sobre a qualificação de um navio ou de um marítimo a bordo são decididas pela **Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM)**, após consultar as associações nacionais representativas dos armadores e dos marítimos a bordo.

5. PROCESSO PARA OBTENÇÃO DO CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO (CTM) E DA DECLARAÇÃO DE CONFORMIDADE DO TRABALHO MARÍTIMO (DCTM)

5.1 Disposições gerais

- 5.1.1 O Certificado de Trabalho Marítimo (CTM), completado por uma Declaração de Conformidade do Trabalho Marítimo (DCTM), confirma, salvo prova em contrário, que o navio foi devidamente inspecionado pelo Estado de bandeira e que as prescrições da MLC relativas às condições de trabalho e de vida dos marítimos foram cumpridas na medida certificada. A DCTM deve ser anexada ao CTM.
- 5.1.2 O CTM e a DCTM devem ser redigidos de acordo, respetivamente, com os modelos constantes dos ANEXOS I e II deste procedimento.

5.2 Procedimento geral para a emissão do CTM e da DCTM

A partir do dia 12 de maio de 2017, inclusive, data a partir da qual Portugal passa a ser Estado Parte à MLC, a emissão do CTM e da DCTM é efetuada de acordo com as seguintes fases:

5.2.1 1.ª Fase (DCTM Parte I - a efetuar pela DGRM) - O armador deverá requerer à DGRM a emissão da Parte I da DCTM para o navio em causa, preenchendo e enviando o [Requerimento de Serviços](#) e o modelo apresentado no ANEXO II (Parte I da DCTM), os quais podem ser descarregados da página oficial da DGRM, para o endereço de correio eletrónico mlc@dgrm.mm.gov.pt, acompanhados por uma cópia do ou dos certificados que comprovam a garantia financeira para a repatriação e a garantia financeira relacionada com a responsabilidade dos proprietários.

A Parte I é elaborada pela DGRM a qual: (i) indica a lista dos pontos a serem inspecionados de acordo com a norma A5.3.1.1 e apêndice A5-I da MLC; (ii) indica os requisitos nacionais que incorporam as disposições pertinentes da MLC, fazendo referência às disposições aplicáveis da legislação nacional e incluindo, sempre que necessário, informações concisas sobre os pontos relevantes das prescrições nacionais; (iii) faz referência aos requisitos específicos da legislação nacional para certo tipo de navios; (iv) menciona qualquer disposição substancialmente equivalente adotada de acordo com o n.º 3 do artigo VI; e (v) indica claramente qualquer isenção concedida pela DGRM, conforme previsto no Título 3 da MLC.

A Parte I assinada pela DGRM é enviada para o armador por correio eletrónico seguindo o original por correio expresso.

5.2.2 2.ª Fase (DCTM Parte II - a efetuar pelo armador) - Depois de receber da DGRM a Parte I da DCTM, com a indicação das isenções autorizadas, o armador elabora a Parte II da DCTM para garantir a conformidade permanente com os requisitos indicados na Parte I. O armador deve elaborar a Parte II da DCTM antes da inspeção a bordo ser realizada, e os procedimentos a serem incluídos na Parte II da DCTM devem enunciar as medidas adotadas para assegurar a conformidade permanente com as prescrições internacionais e nacionais, bem como as medidas propostas para assegurar uma melhoria contínua. Os procedimentos devem fazer parte do Sistema de Gestão para a Segurança (SMS) existente.

As medidas mencionadas na Parte II da DCTM, estabelecidas pelo armador, deverão indicar, nomeadamente, em que ocasião será verificada a continuidade da conformidade com as prescrições internacionais e nacionais, as pessoas que devem proceder à verificação, os registos a manter e ainda os procedimentos a seguir após a constatação de uma não conformidade.

5.2.3 **3.ª Fase** (análise da DCTM Parte II - a efetuar pela DGRM ou OR¹) - Antes da realização da inspeção a bordo, o armador submete a Parte II da DCTM para análise da DGRM ou da organização reconhecida (OR) autorizada para esse efeito. A DGRM ou a OR avaliarão se as medidas enunciadas na Parte II são relevantes para as prescrições nacionais listadas na Parte I da DCTM e se asseguram uma conformidade permanente com essas prescrições. Esta avaliação pode ser realizada em terra.

5.2.4 **4.ª Fase** (a efetuar pela DGRM ou pela OR)

5.2.4.1 O armador requer, à DGRM ou à OR, uma inspeção a bordo.

5.2.4.2 Após a conclusão da inspeção a DGRM, ou a OR, procede à:

- i) Emissão de um relatório de inspeção²;
- ii) Assinatura da Parte II da DCTM;
- iii) Emissão do Certificado de Trabalho Marítimo (CTM).

As “Linhas de Orientação para as inspeções do Estado de Bandeira”, publicado pela Organização Internacional do Trabalho devem ser consultadas pelos inspetores bem como pelos armadores. Esta publicação fornece a estrutura básica para as inspeções MLC a bordo dos navios que arvoram a bandeira Portuguesa, e indica quais os regulamentos e normas que fazem parte das inspeções em conformidade com a MLC 2006. As inspeções devem ser realizadas de acordo com essas linhas de orientação. O inspetor tem o poder de determinar o alcance da inspeção dentro de cada área, de acordo com o seu julgamento profissional.

¹ A lista de Organizações Reconhecidas autorizadas pela DGRM a atuar em seu nome consta da circular n.º 34 Rev.1, de 29/11/2016.

² No caso da inspeção ser realizada pela OR o relatório de inspeção será enviado por correio eletrónico para a DGRM, usando para esse efeito o endereço de correio eletrónico - mlc@dgrm.mm.gov.pt, ou em alternativa disponibilizado à DGRM através da página eletrónica da OR.

6. PROCEDIMENTO PARA O PERÍODO DE TRANSIÇÃO (até 11 de maio de 2017)

6.1 Durante o período de transição, que termina em 11 de maio de 2017 e que decorre do facto de Portugal apenas se tornar Estado Parte à MLC a partir de 12 de maio, mantem-se em vigor a circular n.º 12, de 10/1/2014, emitida pela DGRM.

6.2 Durante este período de transição o Documento de Conformidade do Trabalho Marítimo (DCTM) deve ser sempre acompanhado por uma cópia do ou dos certificados que comprovam a garantia financeira para a repatriação e a garantia financeira relacionada com a responsabilidade dos proprietários, dando assim cumprimento ao previsto na “Resolução sobre as medidas transitórias relativas à entrada em vigor das emendas à Convenção sobre o Trabalho Marítimo de 2006, relativas aos requisitos de garantia financeira em matéria de abandono dos marítimos e de responsabilidade dos proprietários” adotada pela Organização Internacional do Trabalho (ANEXO III).

7. SUBSTITUIÇÃO DOS DOCUMENTOS EMITIDOS ANTES DE 12 DE MAIO DE 2017

7.1 O DCTM e a DPCTM são substituídos, respetivamente, pelo CTM e pela DCTM, na data de renovação do DCTM ou na data da inspeção intermédia, naquela que ocorrer em primeiro lugar após o dia 12 de maio de 2017.

7.2 O pedido de substituição do DCTM e da DPCTM segue o Procedimento descrito em 5.2, “Procedimento geral para a emissão do CTM e da DCTM” e é apresentado à DGRM até 3 meses de antecedência relativamente à data devida para a substituição do DCTM e DPCTM (data de renovação do DCTM ou data da inspeção intermédia).

7.3 A validade do certificado CTM a emitir é de 5 anos, no caso da opção do armador for de efetuar uma inspeção de renovação, ou até à data de validade do DCTM se a opção for de efetuar uma inspeção intermédia.

7.4 Os navios que se encontrem abrangidos por este ponto 7. deverão ter sempre a bordo a declaração emitida pela Administração Marítima Portuguesa (DGRM), constante do ANEXO IV, para consulta pelas diferentes autoridades.

7.5 O Documento de Conformidade do Trabalho Marítimo (DCTM) deve ser sempre acompanhado por uma cópia do ou dos certificados que comprovam a garantia financeira para a repatriação e a garantia financeira relacionada com a responsabilidade dos proprietários, dando assim cumprimento ao previsto na resolução adotada pela Organização Internacional do Trabalho (ANEXO III).

8. VALIDADE DO CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO (CTM)

8.1 O CTM é válido por um período de cinco anos e desde que entre o segundo e o terceiro aniversário da data do certificado seja realizada uma inspeção intermédia ao navio, com resultado favorável, sobre os 16 pontos da DCTM.

8.2 O CTM deve ser endossado na sequência de uma inspeção intermédia satisfatória.

8.3 O CTM perde a validade nos seguintes casos:

- 8.3.1 Se as inspeções prescritas não forem efetuadas dentro dos prazos estabelecidos no n.º 1;
- 8.3.2 Se o CTM não for averbado de acordo com o n.º 2;
- 8.3.3 Se houver alteração da bandeira do navio;
- 8.3.4 Quando o armador deixa de assumir a responsabilidade pela exploração do navio;
- 8.3.5 Quando forem efetuadas alterações significativas à estrutura ou ao equipamento mencionado no Título 3 da MLC.

8.4 O CTM deve ser retirado pela DGRM, ou pela OR, se existirem provas de que o navio em questão não cumpre as prescrições da MLC e que não foi tomada qualquer medida corretiva. Ao tomar esta decisão a DGRM, ou a OR, deve ter em conta a gravidade ou a frequência das deficiências.

9. EMISSÃO DO CERTIFICADO DE TRABALHO MARÍTIMO PROVISÓRIO (CTMP)

9.1 O CTM pode ser emitido a título provisório nos seguintes casos:

- 9.1.1 Navios novos, no momento da entrega;
- 9.1.2 Quando o navio mude para a bandeira portuguesa;
- 9.1.3 Quando o armador assume a responsabilidade pela exploração de um navio que é novo para esse armador.

9.2 O CTMP é emitido por um período não superior a seis meses, pela DGRM ou pela OR, e após ter sido verificado que:

- 9.2.1 O navio foi inspecionado, na medida em que foi razoável e possível, no que respeita às prescrições indicadas no Anexo II (Parte I da DCTM), tendo em conta a verificação dos elementos referidos nas alíneas b), c) e d) do presente número;
- 9.2.2 O armador demonstrou à DGRM ou à OR que foram aplicados a bordo procedimentos adequados ao cumprimento da CTM;
- 9.2.3 O comandante tem conhecimento das normas reguladoras a que o CTM se refere e das suas obrigações tendo em conta a respetiva aplicação;
- 9.2.4 Foram apresentadas à DGRM ou à OR as informações pertinentes com vista à emissão da DCTM.

9.3 A emissão do CTM com prazo de validade de 5 anos está dependente da realização, antes do termo de validade do CTMP, de uma inspeção completa aos pontos constantes do ANEXO II (Parte I da DCTM).

9.4 Não será emitido novo CTMP após o período inicial de seis meses.

9.5 Não é necessária a emissão de uma DCTM durante o período de validade do CTMP.

10. QUEIXAS

10.1 Queixas recebidas pela OR durante uma inspeção CTM

Se for recebida uma queixa por escrito de um marítimo durante uma inspeção no âmbito da CTM, o inspetor não deverá intervir para solucionar a queixa, pelo contrário, deverá verificar se o marítimo está familiarizado com o procedimento de queixa a bordo e se utilizou este procedimento.

Além disso, o inspetor deverá efetuar a inspeção tendo em consideração a(s) queixa(s) do marítimo selecionando a dimensão da amostra adequada para a inspeção e áreas a serem inspecionadas de modo a determinar se as condições de trabalho e de vida do marítimo a bordo cumprem com as disposições da Convenção e com os requisitos da legislação nacional portuguesa, e se o procedimento de queixa a bordo é eficaz.

Qualquer não-conformidade encontrada durante a inspeção, incluindo deficiências relativas à queixa do marítimo, deverá ser documentada no relatório de inspeção tendo em consideração os requisitos de confidencialidade constantes na Convenção.

Contudo, a queixa por escrito apresentada pelo marítimo deverá ser anexada à cópia do relatório apresentado à DGRM.

Quando as condições de trabalho e de vida a bordo são alegadamente deficientes ou possam constituir um perigo real para a segurança, saúde ou proteção dos marítimos, uma queixa por escrito deverá ser imediatamente enviada à DGRM.

10.2 Queixas recebidas pela OR noutras ocasiões que não durante a inspeção CTM

Uma queixa por escrito recebida pela OR, que não durante uma inspeção no âmbito da CTM, deverá ser enviada à DGRM para resolução. Salvo instruções em contrário pela DGRM, a intervenção da OR termina aqui.

10.3 Queixas verbais

Sempre que uma OR recebe uma queixa verbal, o queixoso deverá ser incentivado a recorrer

ao procedimento de queixa a bordo e a procurar resolução da queixa a bordo. Se o marítimo se sentir incapaz de fazer uso do procedimento de queixa (talvez por receio de represália ou falta de fé na sua eficácia) a OR deverá realçar que o procedimento de queixa a bordo (cuja cópia deverá ser entregue ao marítimo) contém contactos da DGRM assim como o nome da pessoa ou pessoas existentes a bordo que possam proporcionar ajuda confidencial.

Se o marítimo insistir que não pretende utilizar o procedimento de queixa a bordo e desejar registar a queixa na OR, como representante da DGRM a bordo, a OR não deverá recusar-se a encaminhar a queixa para a DGRM. Contudo, o marítimo deverá ser informado de que a OR apenas o poderá fazer se a queixa for apresentada por escrito e assinada pelo queixoso.

10.4 Queixas escritas

As queixas escritas recebidas deverão especificar claramente a fonte da queixa, incluindo informação de identificação do armador, do (s) marítimo (s) e do navio envolvido.

Os pontos 10.1 e 10.2 descrevem as medidas que as OR deverão tomar após a receção de uma queixa por escrito proveniente de um marítimo num navio inspecionado e/ou certificado nos termos da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006.

11. AGÊNCIAS DE RECRUTAMENTO E COLOCAÇÃO, PÚBLICOS OU PRIVADOS

11.1 Os armadores devem certificar-se, na medida do possível, de que os serviços de recrutamento e colocação, públicos ou privados, estabelecidos em Estados que não ratificaram a Convenção do Trabalho Marítimo 2006, cujos serviços utilizam para recrutamento e colocação dos marítimos a bordo de navios de bandeira portuguesa, respeitam as prescrições da referida Convenção.

11.2 As agências de recrutamento e colocação, públicos ou privados deverão satisfazer, pelo menos, as seguintes disposições:

11.2.1 Estar licenciada ou certificada, respetivamente, pelo serviço público de emprego no caso de agências localizadas em território nacional³ ou pela autoridade competente de um Estado que tenha ratificado a MLC 2006 no caso de a agência estar localizada nesse Estado;

11.2.2 No caso de agências localizadas num Estado que não tenha ratificado a MLC a agência deverá estar certificada por uma OR, de acordo com as disposições da MLC e a agência deve ainda ter um sistema de gestão da qualidade certificado de acordo com a norma ISO 9001.

12. TAXAS

Aos serviços mencionados em 5.2 é aplicável uma taxa. A legislação nacional de suporte e as [taxas legais em vigor](#) podem igualmente ser obtidas na página oficial da DGRM.

Lisboa, 27 de janeiro de 2017

O Diretor de Serviços de Administração Marítima

Para mais informações contactar:

Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos

Avenida Brasília 1449 - 030 LISBOA, PORTUGAL

Tel.: (+351) 213 035 700

Fax: (+351) 213 035 702

Linha Azul: (+351) 21 3035703

www.dgrm.mm.gov.pt

E-mail: mlc@dgrm.mm.gov.pt

³ As agências nacionais de recrutamento e colocação de marítimos indicadas no Anexo V estão autorizadas, até à respetiva certificação, a recrutar e a colocar marítimos a bordo dos navios que arvoram a bandeira nacional.