

Cláusula 32.<sup>a</sup>

(Conceito de retribuição)

4- Os trabalhadores que exerçam funções de caixa de balcão têm direito a um abono mensal para falhas no valor de 33,00 €.

Cláusula 39.<sup>a</sup>

(Diuturnidades)

1- As retribuições mensais serão acrescidas de diuturnidades por cada três anos de permanência na categoria de 1.º oficial e de caixa de balcão, até ao limite de três diuturnidades, no valor de 27 €, cada uma.

Cláusula 95.<sup>a</sup>

Subsídio de refeição

Os trabalhadores abrangidos por este CCT têm direito a um subsídio de alimentação no valor de 6,00 € desde que prestem no mínimo 4 horas de trabalho diário.

Cláusula 96.<sup>a</sup>

Aplicação das tabelas salariais

1- As tabelas salariais e as cláusulas de expressão pecuniária estabelecidas pelo presente contrato aplicam-se a partir de 1 janeiro de 2020.

2- As entidades patronais inscritas nas associações signatárias obrigam-se a aplicar as alterações ao CCT resultantes da presente negociação, no mês seguinte ao da celebração do acordo.

ANEXO I

**Tabela remunerações mínimas**

Categoria	Tabela
Encarregado	870,00 €
1.º oficial	860,00 €
2.º oficial	700,00 €
Caixa de balcão	645,00 €
Praticante	640,00 €

Lisboa, 12 de março de 2020.

Sindicato dos Trabalhadores da Indústria e Comércio de Carnes do Sul:

*Rui José Bastos Santos*, mandatário.

Associação dos Comerciantes de Carnes do Concelho de Lisboa e Outros, ACIRO - Associação Comercial, Industrial e Serviços da Região Oeste, AECBP - Associação Empresarial da Covilhã, Belmonte e Penamacor:

*Marianela Lourenço Rodrigues Lourenço*, mandatária.

Associação do Comércio, Indústria, Serviços e Turismo do Distrito de Setúbal:

*Isaú Alves Fialho da Maia*, mandatário.

Associação Empresarial de Comércio e Serviços dos Concelhos de Loures e Odivelas:

*Alcindo Manuel de Almeida*, mandatário.

Depositado em 5 de maio de 2020, a fl. 122 do livro n.º 12, com o n.º 70/2020, nos termos do artigo 494.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro.

**Acordo de empresa entre a Porto Santo Line - Transportes Marítimos, L.<sup>da</sup> e a Federação de Sindicatos dos Trabalhadores do Mar - FESMAR - Revisão global**

Revisão global do acordo de empresa publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 16, de 29 de abril de 2016 e posteriores alterações, a última das quais publicada no *Boletim do Trabalho e Emprego*, n.º 17, de 8 de maio de 2018.

CAPÍTULO I

**Âmbito, área e vigência**

Cláusula 1.<sup>a</sup>

**Âmbito e área**

1- O presente AE aplica-se à atividade dos transportes marítimos e obriga a Porto Santo Line - Transportes Marítimos, L.<sup>da</sup> e os tripulantes ao seu serviço que estejam associados nas organizações sindicais outorgantes.

2- Por armador, sindicato e tripulante assumem-se as definições constantes da lei.

3- Sem prejuízo do disposto no número 2, para efeitos do presente acordo considera-se como tripulante, cujo regime pode ser diferenciado nos termos do presente AE, profissionais com enquadramento de navegação e hotelaria, tal como definidos no anexo I.

4- Este AE aplica-se em território nacional a todos os navios de propriedade ou afretados pela Porto Santo Line - Transportes Marítimos, L.<sup>da</sup>, registados no registo convencional português e/ou no RIM - Registo Internacional da Madeira.

Cláusula 2.<sup>a</sup>

**Vigência, denúncia e revisão**

1- O presente AE entra em vigor nos termos da lei e terá um prazo de vigência de 24 meses, salvo o disposto no número seguinte.

2- As tabelas salariais e cláusulas de expressão pecuniária terão um prazo de vigência de 12 meses, serão renegociadas anualmente, produzindo efeitos entre 1 de março e 28 de fevereiro do ano civil imediato.

3- A denúncia pode ser feita, por qualquer das partes, com a antecedência de, pelo menos, três meses em relação aos prazos de vigência previstos nos números anteriores e deve ser acompanhada de proposta de alteração e respetiva fundamentação.

4- A parte que recebe a denúncia deve responder, de forma escrita e fundamentada, no prazo de 30 dias após a receção da proposta, devendo a resposta exprimir uma posição relativa a todas as cláusulas da proposta, aceitando, recusando ou contrapondo.

5- Após a apresentação da contraproposta deve, por iniciativa de qualquer das partes, realizar-se a primeira reunião para celebração do protocolo do processo de negociações e entrega dos títulos de representação dos negociadores.

6- As negociações terão a duração de 60 dias, findos os quais as partes decidirão da sua continuação ou da passagem à fase da conciliação ou mediação, nos termos da legislação laboral aplicável.

7- Enquanto este AE não for alterado ou substituído no todo ou em parte, renovar-se-á automaticamente decorridos os prazos de vigência constantes nos precedentes números 1 e 2.

## CAPÍTULO II

### **Recrutamento, contrato individual e atividade profissional**

#### Cláusula 3.<sup>a</sup>

##### **Recrutamento**

1- O recrutamento e seleção dos tripulantes é da competência do armador que, para o efeito, os recrutará nos termos legais.

2- Sempre que o armador recorra à Federação de Sindicatos dos Trabalhadores do Mar - FESMAR e aos sindicatos outorgantes no recrutamento para embarque de qualquer tripulante, estes comprometem-se a satisfazer logo que possível os pedidos que lhes foram apresentados e a emitir a respetiva declaração.

3- O tripulante começará a ser remunerado na data indicada no contrato individual de trabalho.

#### Cláusula 4.<sup>a</sup>

##### **Contrato individual**

Todo o tripulante terá contrato individual de trabalho reduzido a escrito, onde figurarão as condições acordadas entre as partes, que terão de respeitar as condições mínimas previstas neste AE.

#### Cláusula 5.<sup>a</sup>

##### **Atividade profissional**

A atividade profissional dos tripulantes será a bordo de qualquer navio do armador ou afretado pelo mesmo, salvo se as partes outra coisa acordarem no contrato individual de trabalho.

## CAPÍTULO III

### **Direitos e deveres das partes**

#### Cláusula 6.<sup>a</sup>

##### **Deveres dos tripulantes**

São deveres dos tripulantes:

a) Respeitar e tratar com urbanidade, probidade e lealdade o armador, os superiores hierárquicos, os companheiros de trabalho e as demais pessoas que estejam ou entrem em relações com a embarcação;

b) Comparecer ao serviço com assiduidade e pontualidade e realizar o trabalho com zelo e diligência;

c) Cumprir as ordens e instruções do armador e dos superiores hierárquicos em tudo quanto respeita à execução e disciplina do trabalho, bem como a segurança e saúde no trabalho, que não sejam contrárias aos seus direitos e garantias;

d) Guardar lealdade ao empregador, nomeadamente não divulgando informações referentes à organização e métodos de trabalho a bordo, com ressalva das que deva prestar às entidades competentes;

e) Zelar pela conservação e boa utilização da embarcação e seu equipamento;

f) Fazer sempre quanto em si couber em defesa da salvaguarda e proteção da vida humana no mar, do navio, da carga e do meio ambiente;

g) Colaborar com os superiores hierárquicos e companheiros de trabalho no sentido da melhoria da produtividade e da racionalização do trabalho;

h) Participar de forma diligente nas ações de formação profissional que lhe sejam proporcionadas pelo armador;

i) Cumprir as demais obrigações decorrentes das leis em vigor e do respetivo contrato de trabalho.

#### Cláusula 7.<sup>a</sup>

##### **Deveres do armador**

São deveres do armador:

a) Tratar com urbanidade, probidade e lealdade o tripulante, respeitando-o como seu colaborador;

b) Pagar-lhe pontualmente a retribuição que lhe é devida;

c) Proporcionar boas condições de trabalho, tanto do ponto de vista físico como moral, designadamente instalando os tripulantes em boas condições de salubridade e higiene, especialmente no que respeita à ventilação dos locais de traba-

lho, sua iluminação e, quando possível, climatização, observando os indispensáveis requisitos de segurança;

d) Observar as convenções internacionais ratificadas pelo Estado Português sobre a segurança e as condições de trabalho a bordo, fornecendo ao tripulante a informação e a formação adequadas à prevenção de riscos de acidente ou doença;

e) Contribuir para a elevação do nível de produtividade e empregabilidade do tripulante, nomeadamente proporcionando-lhe formação profissional adequada a desenvolver as suas qualificações;

f) Prevenir riscos e doenças profissionais, tendo em conta a proteção da segurança e saúde do tripulante, devendo indemnizá-lo dos prejuízos resultantes de acidentes de trabalho e doenças profissionais, nos termos da lei e desta convenção;

g) Possibilitar ao tripulante o exercício de cargos para que seja nomeado em organismos sindicais, organizações políticas, instituições de segurança social e comissões oficiais, sem prejuízo do seu vencimento, caso continue no normal exercício da sua atividade profissional;

h) Cumprir todas as demais obrigações decorrentes das leis em vigor e do respetivo contrato de trabalho;

i) Fornecer aos dirigentes sindicais e ou comissões de delegados sindicais na empresa, dentro dos limites legais, todos os elementos que lhes permitam informar-se e informar os tripulantes seus representados na empresa da atividade da empresa armadora, para cabal exercício das suas funções de representação dos tripulantes abrangidos pelo presente contrato.

#### Cláusula 8.<sup>a</sup>

##### Garantias dos tripulantes

É vedado à empresa:

a) Opor-se, por qualquer forma, a que o tripulante exerça os seus direitos, bem como despedi-lo, aplicar-lhe outra sanção ou tratá-lo desfavoravelmente por causa desse exercício;

b) Exercer pressão sobre o tripulante para que atue no sentido de influir desfavoravelmente nas suas condições de trabalho e nas dos seus companheiros;

c) Diminuir a retribuição ou baixar a categoria profissional, salvo nos casos previstos na lei e no presente AE;

d) Obrigar o tripulante a adquirir bens ou a utilizar serviços fornecidos pela empresa ou por pessoa por ela indicada;

e) Explorar, com fim lucrativo, quaisquer cantinas, refeitórios, economato ou outro estabelecimento diretamente relacionado com o trabalho, para fornecimento de bens ou prestação de serviços aos tripulantes;

f) Obstar injustificadamente à prestação efetiva de trabalho;

g) Fazer cessar o contrato e readmitir o tripulante, mesmo com o seu acordo, com o propósito de o prejudicar em direito ou garantia decorrente da antiguidade.

#### Cláusula 9.<sup>a</sup>

##### Classificações

1- Para efeitos deste AE é adotado o enquadramento profissional de navegação e hotelaria, nos termos dos descritos

vos de funções constantes dos anexos I e III, respetivamente.

2- Sempre que necessário, poderá o tripulante desempenhar função superior à sua categoria, auferindo a retribuição e todas as regalias inerentes, voltando à função correspondente à sua categoria logo que o armador disponha de tripulante devidamente habilitado, desde que a sua qualificação profissional seja considerada suficiente para o desempenho, em segurança dessa função.

#### Cláusula 10.<sup>a</sup>

##### Direitos sindicais

Para efeitos deste AE consideram-se como direitos sindicais os estabelecidos pela lei.

### CAPÍTULO IV

## Prestação de trabalho

#### Cláusula 11.<sup>a</sup>

##### Período normal de trabalho

1- Para os tripulantes do enquadramento profissional de navegação, o período normal de trabalho é de quarenta horas semanais, distribuído por oito horas diárias a prestar de segunda-feira a sexta-feira, sem prejuízo do disposto nos números 1 e 2 da cláusula 30.<sup>a</sup> (Períodos de descanso em terra - navegação), nos seguintes termos:

a) O horário de trabalho é o definido na lei, sendo os serviços ininterruptos prestados em quartos de 4 (quatro) horas.

b) Os serviços intermitentes serão prestados entre as 6 (seis) e as 24 (vinte e quatro) horas, divididos por 2 (dois) períodos de trabalho.

c) Em qualquer caso, deverá haver um período de descanso diário mínimo de 8 (oito) horas consecutivas.

2- Para os tripulantes do enquadramento profissional hotelaria, o período normal de trabalho é de 40 horas semanais.

3- Os limites das horas de trabalho e de descanso aplicáveis aos tripulantes do enquadramento profissional hotelaria são os seguintes:

a) O número máximo de horas de trabalho não deve exceder:

i) 14 horas por período de 24 horas;

ii) 72 horas por períodos de sete dias.

b) O intervalo mínimo de descanso não deve ser inferior:

i) 10 horas por períodos de 24;

ii) 77 horas por períodos de sete dias.

4- As horas de descanso não podem ser distribuídas por mais de dois períodos, dos quais um, de pelo menos seis (6) horas, não devendo o intervalo entre dois períodos consecutivos de descanso ultrapassar 14 horas.

#### Cláusula 12.<sup>a</sup>

##### Isenção do horário de trabalho

1- São isentos de horário de trabalho os tripulantes que desempenhem as funções de comandante, chefe de máquinas, imediato, chefe radiotécnico e segundo oficial de máquinas. Poderão ainda ser isentos de horário de trabalho outros tri-

pulantes que em contrato individual de trabalho o acordem com o armador.

2- A isenção de horário de trabalho cobre todo o trabalho prestado para além do horário normal de trabalho.

#### Cláusula 13.<sup>a</sup>

##### Horário das refeições

Nos locais de trabalho e de refeição estarão afixados quadros indicativos dos horários das principais refeições, de acordo com a legislação em vigor.

#### Cláusula 14.<sup>a</sup>

##### Trabalho suplementar

1- Considera-se suplementar todo o trabalho prestado para além do período normal de trabalho diário.

2- O trabalho suplementar por períodos inferiores a uma hora conta sempre como uma hora suplementar.

3- Para além do horário normal, os tripulantes são obrigados a executar, no exercício das suas funções, com direito a remuneração suplementar, quando devida, as manobras que o navio tiver de efetuar, o trabalho exigido por formalidades aduaneiras, quarentena ou outras disposições sanitárias, bem como os exercícios salva-vidas, de extinção de incêndios e outros similares previstos pela SOLAS ou determinados pelas autoridades.

4- Para além do horário normal e sem direito a remuneração suplementar, todo o tripulante é obrigado a executar:

a) O trabalho que o comandante julgar necessário para a segurança do navio e seus pertences, da carga ou das pessoas que se encontrem a bordo, quando circunstâncias de força maior o imponham, o que deve ficar registado no respetivo diário de navegação;

b) O trabalho ordenado pelo comandante com o fim de prestar assistência a outros navios ou pessoas em perigo, sem prejuízo da comparticipação a que os tripulantes tenham direito em indemnização ou salário de salvação e assistência;

c) A normal rendição dos quartos.

#### Cláusula 15.<sup>a</sup>

##### Registo de trabalho a bordo

Em conformidade com as normas internas dos armadores, haverá um registo mensal de trabalho suplementar a bordo, individual e por função, elaborado pelo tripulante e que contenha a sua identificação e elementos da retribuição mensal não regular para além do vencimento base. Este registo será visado semanalmente pela cadeia hierárquica competente.

## CAPÍTULO V

### Retribuições

#### Cláusula 16.<sup>a</sup>

##### Retribuição

1- A retribuição compreende a retribuição base mensal e as diuturnidades.

2- Não integram o conceito de retribuição:

a) O suplemento de embarque;

b) A retribuição especial por trabalho suplementar;

c) As importâncias recebidas a título de ajudas de custo, abonos de viagem, despesas de transporte, abonos de instalação e outras equivalentes;

d) As importâncias recebidas a título de remissão de folgas;

e) As subvenções recebidas por motivo de ausência do porto de armamento;

f) As subvenções recebidas por motivo da especial natureza da embarcação, das viagens e da carga transportada ou dos serviços prestados a bordo;

g) As gratificações extraordinárias concedidas pelo armador como recompensa ou prémio pelos bons serviços prestados a bordo;

h) Os salários de salvação e assistência;

i) A participação nos lucros da empresa armadora.

j) O subsídio de IHT;

k) O subsídio de refeição ou as quantias pagas em substituição da alimentação em porto de armamento.

#### Cláusula 17.<sup>a</sup>

##### Tempo e forma de pagamento

1- O armador obriga-se a pagar pontualmente ao tripulante, até ao último dia útil de cada mês:

a) A retribuição mensal, o IHT e o suplemento de embarque, quando praticados, referentes ao mês em curso;

b) A parte restante da retribuição referente ao mês anterior.

2- Ocorrendo cessação do contrato de trabalho, o armador obriga-se a pagar ao tripulante a totalidade do que lhe é devido no mês em que se verificar tal cessação.

3- O pagamento será efetuado por transferência para a instituição bancária indicada pelo tripulante, ou por outro meio legal, desde que expressamente por ele solicitado.

4- No ato de pagamento será entregue ao tripulante documento comprovativo, o qual incluirá todos os elementos exigidos por lei.

#### Cláusula 18.<sup>a</sup>

##### Retribuição base mensal

1- A retribuição base mensal devida aos tripulantes abrangidos por este AE é a fixada no anexo II, que dele faz parte integrante.

2- A retribuição mensal corresponderá à função exercida, independentemente da categoria de quem a exerce, sem prejuízo dos casos em que o inscrito marítimo já auferir na empresa retribuição correspondente a função superior, e será constituída pela retribuição base mensal e as diuturnidades.

3- A fórmula de cálculo da retribuição diária, é a seguinte:

$$\frac{(Rm \times 12)}{365}$$

sendo Rm a retribuição mensal.

4- Qualquer tripulante que ultrapasse 24 meses consecutivos no exercício de função superior não poderá ser reduzido na retribuição inerente a essa função, não sendo de conside-

rar nem para a contagem do tempo nem para a sua interrupção os períodos de descanso, doença, formação profissional ou outros que não sejam do exercício efetivo daquela função.

Cláusula 19.<sup>a</sup>

**Diuturnidades**

Por cada três anos de antiguidade ao serviço da empresa, o tripulante da tabela de navegação adquire direito a uma diuturnidade, cujo valor será de 1,7 % do nível VII da tabela I de retribuições (navegação), não podendo as diuturnidades exceder o número de oito.

Cláusula 20.<sup>a</sup>

**Retribuição por isenção de horário de trabalho**

1- As retribuições base mensais constantes do anexo II, tabela I - Navegação, para as categorias profissionais enquadradas nos níveis I, II e III incluem já uma retribuição especial indissociável pelo trabalho prestado em regime de IHT.

2- Os tripulantes integrados nos níveis IV a VII da mesma tabela que, a nível de contrato individual de trabalho, acordem com o armador a prestação de trabalho em regime de IHT, terão direito a um subsídio igual a 30 % da retribuição base mensal, que integrará essa retribuição.

3- Os tripulantes integrados na tabela II - Hotelaria, prestarão sempre a sua atividade profissional em regime de IHT, pelo que receberão durante os doze meses do ano e também nos subsídios de férias e de Natal um subsídio de 30 % da retribuição base mensal.

Cláusula 21.<sup>a</sup>

**Subsídio de Natal**

1- Em novembro de cada ano será pago um subsídio de Natal de valor igual à retribuição mensal desse mês.

2- No caso de o tripulante não estar ao serviço do armador durante todo o ano, o pagamento será proporcional ao tempo de serviço e será efetuado no último mês de prestação de trabalho.

Cláusula 22.<sup>a</sup>

**Retribuição do período de descanso - tabela I - Navegação**

Durante o período de descanso em terra, e reportado à data da sua atribuição, o tripulante terá direito à retribuição mensal mais elevada auferida nesse período de embarque.

Cláusula 23.<sup>a</sup>

**Subsídio de férias**

1- Anualmente, o tripulante adquire direito a um subsídio de férias de montante igual à retribuição mensal.

2- No caso de o tripulante não estar ao serviço do armador durante todo o ano, o pagamento será proporcional ao tempo de serviço e será efetuado no último mês de prestação de trabalho, salvaguardados os princípios sobre a aquisição do direito a férias.

Cláusula 24.<sup>a</sup>

**Retribuição da hora suplementar**

1- A retribuição horária por trabalho suplementar será a resultante da aplicação das seguintes fórmulas:

$$Rh = \frac{(Rm \times 12)}{(52 \times Hs)} \times 1,50$$

para dias úteis; e

$$Rh = \frac{(Rm \times 12)}{(52 \times Hs)} \times 1,75$$

para sábados, domingos e feriados, sendo Rh a retribuição horária, Rm a retribuição mensal e Hs as horas de trabalho normal semanal.

2- Em sede de contrato individual de trabalho, o armador e o tripulante poderão acordar esquemas de retribuição diferentes dos referidos no número 1, que terão de respeitar as condições mínimas previstas neste AE, desde que para tanto reduzam tal acordo a escrito.

Cláusula 25.<sup>a</sup>

**Alimentação**

1- A alimentação em viagem ou porto de armamento é igual para todos os tripulantes, é fornecida pelo navio em conformidade com as disposições legais em vigor, e tem como valor de referência 11,90 € diários.

2- É retribuído como suplementar o trabalho prestado durante as horas de refeição previamente fixadas. Sempre que, por razões imperativas de serviço, as refeições não possam ser tomadas no período fixado para tal, obriga-se o armador a fornecer a refeição à hora mais próxima possível daquele período.

3- Estando o navio em porto de armamento, ao tripulante em serviço o armador deve fornecer a alimentação ou pagar a ração em dinheiro no valor de:

Pequeno-almoço - 3,90 €;

Almoço - 14,30 €;

Jantar - 14,30 €;

Ceia - 3,90 €.

a) Os tripulantes que iniciem o trabalho às 8 horas não têm direito ao pagamento previsto para o pequeno-almoço;

b) Os tripulantes que iniciem o trabalho às 12 horas não têm direito ao pagamento previsto para o almoço;

c) Os tripulantes que iniciem o trabalho às 19 horas não têm direito ao pagamento previsto para o jantar;

d) Os tripulantes que iniciem o trabalho às 0 horas não têm direito ao pagamento previsto para a ceia.

Cláusula 26.<sup>a</sup>

**Suplemento de embarque - Tripulantes de navegação**

1- Em substituição do pagamento das horas suplementares, o armador pode optar por pagar mensalmente, a todos ou a parte dos tripulantes, quando embarcados, um suplemento especial de embarque.

2- O suplemento de embarque cobrirá, além das oito horas de trabalho aos sábados, domingos e feriados, o montante de horas suplementares que se pretenda consolidar, cuja prestação não poderá, assim, ser recusada. Contudo, o âmbito do suplemento de embarque poderá ser alargado à cobertura de outras prestações, desde que as partes assim o acordem em contrato individual de trabalho.

3- O suplemento de embarque terá o valor determinado pela aplicação da tabela seguinte, para estes efeitos tomada como referência, com incidência sobre as retribuições base que constituem a tabela salarial I - navegação constante do anexo II:

a) Oito horas de sábados/domingos/feriados, acrescidas de 20 horas suplementares - 106 %;

b) Oito horas de sábados/domingos/feriados, acrescidas de 40 horas suplementares - 124 %;

c) Oito horas de sábados/domingos/feriados, acrescidas de 60 horas suplementares - 143 %;

d) Oito horas de sábados/domingos/feriados, acrescidas de 80 horas suplementares - 161 %.

4- Com prejuízo do disposto nos números anteriores, o comandante, o chefe de máquinas, o imediato, o radio-técnico-chefe e o segundo oficial de máquinas, quando no desempenho da respetiva função e dada a sua permanente responsabilidade, consideram-se no exercício contínuo da mesma, não estando sujeitos ao estabelecido nas cláusulas 11.<sup>a</sup> (Período normal de trabalho) e 12.<sup>a</sup> (Isenção de horário de trabalho).

5- Por força do estabelecido no número 4, aqueles tripulantes, quando embarcados, receberão, a título de compensação por todo o trabalho suplementar prestado e ainda por outras situações que legitimem a atribuição de subsídios a outros tripulantes, um complemento da retribuição no valor de 125 % da retribuição base mensal.

#### Cláusula 27.<sup>a</sup>

##### **Deslocações para embarque/desembarque e repatriamento**

1- O armador suportará todas as despesas de transporte, em meio de transporte à sua escolha, alojamento e alimentação com as deslocações em serviço dos tripulantes, bem como nos casos de repatriamento por doença ou acidente de trabalho.

2- Sempre que haja acordo entre tripulante e armador, poderá haver opção pelas ajudas de custo previstas na cláusula 28.<sup>a</sup> (Ajudas de custo), as quais cobrirão o alojamento e a alimentação.

3- No estrangeiro, e para além do referido nos pontos anteriores, será ainda atribuída uma subvenção complementar, a título de ajudas de custo, equivalente a 59,00 €.

4- O armador garantirá um seguro, que cobrirá os riscos de viagem, no valor mínimo de 50 107,00 €.

5- O tempo de viagem não será considerado como tempo de descanso, salvo se o tripulante tiver optado por meio de transporte mais demorado que o indicado pelo armador. Neste último caso, o tripulante suportará o diferencial de custo entre o transporte por si escolhido e o transporte escolhido pelo armador.

6- O disposto no número 1 é igualmente aplicável aos casos de despedimento sem justa causa por parte do tripulante e de doença ou lesão culposa, sem prejuízo de o armador poder vir a ressarcir-se dos custos inerentes.

#### Cláusula 28.<sup>a</sup>

##### **Ajudas de custo**

1- Fora do porto de armamento, no caso de construção, ou sempre que no navio não existam condições de habitabilidade, o armador suportará todas as despesas com transporte, alojamento e alimentação dos tripulantes.

2- Se houver acordo entre o tripulante e o armador nos termos do número 2 da cláusula 27.<sup>a</sup> (Deslocações para embarque/desembarque e repatriamento), as ajudas de custo serão de valor igual às mais elevadas definidas anualmente por portaria governamental para os funcionários do Estado.

## CAPÍTULO VI

### **Suspensão da prestação de trabalho e cessação do contrato de trabalho**

#### Cláusula 29.<sup>a</sup>

##### **Descanso semanal e feriado**

1- Para os tripulantes do enquadramento navegação, os domingos são dias de descanso obrigatório e os sábados dias de descanso complementar.

2- Para os tripulantes do enquadramento hotelaria, o descanso semanal obrigatório corresponde a um dia de não prestação de trabalho.

#### Cláusula 30.<sup>a</sup>

##### **Períodos de descanso em terra - Navegação**

1- Por cada mês de embarque, os tripulantes do enquadramento navegação adquirem direito a 15 dias consecutivos de descanso em terra, com dispensa absoluta de prestação de trabalho.

2- Este período de descanso compreende, por um lado, as férias anuais e, por outro lado, um período complementar de compensação por sábados, domingos e feriados passados a bordo.

3- Os períodos de descanso em terra, até ao limite proporcional de 60 dias em cada ano civil, não podem ser remidos a dinheiro, podendo sê-lo, na parte em que excedam tal limite, por acordo entre armador e tripulante.

4- O número de dias de descanso em terra, nos meses incompletos de embarque, é proporcional ao número de dias de embarque, arredondado ao dia imediatamente superior.

5- O período de embarque será compreendido entre três e seis meses, ao fim do qual será obrigatoriamente concedido um período de descanso em terra, podendo, por acordo entre o armador e o tripulante, tal período ser alterado até ao limite máximo de oito meses.

6- O período de descanso em terra será normalmente concedido no porto de armamento ou de recrutamento.

7- Se a data fixada para o início do período de descanso não puder ser mantida por motivo de doença, será adiada para o 1.º dia útil após a alta.

8- No caso de interrupção do período de descanso, por doença devidamente comprovada, considerar-se-ão como não gozados os dias do período de descanso coincidentes com o período de doença, sem prejuízo do respetivo gozo em altura acordada por ambas as partes.

9- Para efeitos do disposto no número anterior, o armador deverá ter conhecimento da data do início da doença e do termo da mesma no prazo de três dias úteis seguintes ao início e ao seu termo.

10- No caso de navios em construção no estrangeiro, os tripulantes deslocados para acompanhamento dessa construção serão considerados embarcados para efeitos do disposto no presente AE, sendo a duração do tempo de estadia no estrangeiro e respetiva remuneração acordados em contrato individual de trabalho com o armador.

11- Nas situações de desembarque por doença ou acidente, frequência de cursos de formação profissional e na situação de aguardar embarque, haverá direito a um período de três dias consecutivos de descanso, por mês, com dispensa absoluta de prestação de trabalho.

12- Considera-se também ao abrigo do número anterior a prestação de serviço no porto de armamento, a bordo do navio imobilizado por estar desarmado, ou a aguardar venda.

13- Se o armador não cumprir, total ou parcialmente, a obrigação de conceder os períodos de descanso nos termos desta convenção, além da obrigação devida, pagará ao tripulante, a título de indemnização, o triplo da retribuição correspondente ao tempo do período de descanso que deixou de gozar e o triplo do respetivo subsídio de férias.

#### Cláusula 31.<sup>a</sup>

##### Férias - Hotelaria

1- Os tripulantes do enquadramento profissional de hotelaria têm direito a um período de férias remunerado de 22 dias úteis em cada ano civil, o qual poderá ser aumentado nos termos da lei geral laboral.

2- O direito a férias reporta-se ao trabalho prestado no ano civil anterior e não está condicionado à assiduidade ou efetividade de serviço.

3- O direito a férias adquire-se com a celebração do contrato de trabalho e vence-se no dia 1 de janeiro de cada ano civil.

4- Os trabalhadores admitidos por contrato a termo cuja duração total não atinja seis meses, têm direito a um período de férias equivalente a dois dias úteis, e ao correspondente subsídio, por cada mês completo de duração do contrato contando-se, para determinação de cada mês completo de serviço, todos os dias, seguidos ou interpolados, em que foi prestado trabalho.

#### Cláusula 32.<sup>a</sup>

##### Apresentação após as férias

1- O tripulante estará disponível para embarcar no 1.º dia seguinte ao termo do gozo do período de descanso em terra,

sendo obrigatório ter em ordem toda a documentação exigida para embarque.

2- O tripulante que não cumpra com o disposto no número 1 incorre em faltas injustificadas.

3- É obrigação do armador informar o tripulante de qual a documentação a atualizar, se for caso disso.

#### Cláusula 33.<sup>a</sup>

##### Suspensão da prestação de trabalho por impedimento prolongado

1- Quando o tripulante esteja temporariamente impedido de comparecer ao trabalho por facto que não lhe seja imputável, nomeadamente doença ou acidente, manterá o direito ao lugar, antiguidade e demais regalias, mantendo-se igualmente todos os outros direitos, deveres e garantias das partes na medida em que não pressuponham a efetiva prestação de trabalho.

2- Terminado o impedimento, deve o tripulante apresentar-se imediatamente ao armador para retomar o serviço, cessando nessa data a suspensão da prestação de trabalho.

#### Cláusula 34.<sup>a</sup>

##### Faltas justificadas

1- As faltas podem ser justificadas ou injustificadas.

2- São consideradas faltas justificadas:

a) As dadas por altura do casamento, durante 15 dias seguidos;

b) As motivadas por falecimento do cônjuge não separado de pessoas e bens, ou de pessoa que esteja em união de facto ou economia comum com o tripulante, e respetivos pais, filhos, enteados, sogros, genros ou noras, padrastos e madrastas, durante cinco dias consecutivos por altura do óbito;

c) As motivadas por falecimento de avós, bisavós, netos, bisnetos, irmãos e cunhados do tripulante ou seu cônjuge, durante dois dias consecutivos por altura do óbito;

d) As motivadas pela prestação de provas em estabelecimento de ensino, nos termos da legislação especial;

e) As motivadas por impossibilidade de prestar trabalho devido a facto que não seja imputável ao tripulante, nomeadamente doença, acidente ou cumprimento de obrigações legais;

f) As motivadas pela necessidade de prestação de assistência inadiável e imprescindível a filho, a neto ou a membros do seu agregado familiar, nos termos previstos na lei;

g) As ausências não superiores a quatro horas e só pelo tempo estritamente necessário, justificadas pelo responsável pela educação de menor, uma vez por trimestre, para deslocação à escola tendo em vista inteirar-se da situação educativa do filho menor;

h) As dadas pelos trabalhadores eleitos para as estruturas de representação coletiva, nos termos deste AE e da lei;

i) As dadas por candidatos a eleições para cargos públicos, durante o período legal da respetiva campanha eleitoral;

j) As autorizadas ou aprovadas pelo armador;

l) As que por lei forem como tal qualificadas.

3- As faltas justificadas não determinam a perda ou prejuízo de quaisquer direitos ou regalias do tripulante, salvo o disposto no número seguinte.

4- Determinam perda de retribuição as seguintes faltas, ainda que justificadas:

a) Por motivo de doença, desde que o tripulante beneficie de um regime de Segurança Social de proteção na doença e já tenha adquirido o direito ao respetivo subsídio;

b) Por motivo de acidente no trabalho, desde que o tripulante tenha direito a qualquer subsídio ou seguro;

c) As previstas na alínea l) do número 2, quando superiores a 30 dias por ano;

d) As autorizadas ou aprovadas pelo armador com menção expressa de desconto na retribuição.

5- Nos casos previstos na alínea e) do número 2, se o impedimento do tripulante se prolongar efetiva ou previsivelmente para além de um mês, aplica-se o regime de suspensão da prestação do trabalho por impedimento prolongado.

6- Nas situações previstas nas alíneas b) e c) do número 2, os tripulantes em viagem beneficiarão de dispensa de serviço quando chegarem ao porto de armamento.

7- Os tripulantes embarcados têm direito, qualquer que seja o porto em que se encontrem, ao regresso imediato ao seu local de residência e ao pagamento de todas as despesas de deslocação se ocorrer o falecimento ou doença grave do cônjuge ou companheiro(a), filhos ou pais.

8- Se o falecimento ou doença grave dos familiares indicados no número anterior ocorrer quando o tripulante se encontrar no navio a navegar, este mantém o seu direito ao regresso ao local de residência e ao pagamento das despesas de deslocação, desde que o requeira logo que chegue ao primeiro porto.

9- Para os efeitos dos números 7 e 8 desta cláusula entende-se por doença grave aquela que seja comprovada como tal pelos serviços de saúde do armador ou pelos serviços médico-sociais.

#### Cláusula 35.<sup>a</sup>

##### Faltas injustificadas

1- Consideram-se injustificadas as faltas não previstas no número 2 da cláusula 34.<sup>a</sup> (Faltas justificadas).

2- As faltas injustificadas poderão, por acordo entre as partes, ser descontadas nos períodos de descanso em terra, no caso de não ultrapassarem os dias de descanso a que tiver direito, sem prejuízo do correspondente subsídio de férias.

#### Cláusula 36.<sup>a</sup>

##### Assistência inadiável a membros do agregado familiar

O regime da assistência inadiável a membros do agregado familiar é o estabelecido na lei aplicável.

#### Cláusula 37.<sup>a</sup>

##### Comunicação das faltas

1- Quando o tripulante não puder apresentar-se ao serviço, deverá avisar imediatamente o armador ou seu representante.

2- Quando a não apresentação ao serviço for motivada por doença ou acidente, o tripulante enviará ao armador ou seu representante, no prazo máximo de três dias úteis, atestado passado pelo médico que o tenha assistido ou documento de baixa por doença passado pelos serviços médico-sociais.

3- A comunicação tem de ser renovada sempre que haja prorrogação do período de falta.

4- O armador pode, em qualquer caso de falta justificada, exigir ao tripulante prova dos factos invocados para a justificação, durante a ausência e até 15 dias após a comunicação da falta, devendo o tripulante apresentá-la também no prazo de 15 dias após tal notificação.

5- O não cumprimento do disposto nos números anteriores torna as faltas injustificadas.

#### Cláusula 38.<sup>a</sup>

##### Licença sem retribuição

1- Poderão ser concedidas aos tripulantes que o solicitem licenças sem retribuição nos termos da lei.

2- É obrigatória a concessão de licença sem retribuição para o exercício de funções em organismos sindicais, contando aquele período para efeitos de antiguidade.

#### Cláusula 39.<sup>a</sup>

##### Cessação do contrato de trabalho

1- O contrato de trabalho cessa nos termos da legislação aplicável à cessação do contrato de trabalho.

2- Para os tripulantes do enquadramento profissional de navegação, no cálculo das indemnizações previstas na legislação aplicável à cessação do contrato de trabalho, considera-se um valor mínimo equivalente a 1,5 meses da retribuição, conforme definido no número 1 da cláusula 16.<sup>a</sup> (Retribuição) deste AE, por cada ano ou fração de antiguidade.

3- Para os tripulantes do enquadramento profissional de hotelaria, as indemnizações devidas são calculadas com base num valor mínimo equivalente a 1 mês da retribuição, conforme definido no número 1 da cláusula 16.<sup>a</sup> (Retribuição) deste AE, por cada ano ou fração de antiguidade.

4- O valor da retribuição base mensal para efeitos de indemnização será o correspondente à função desempenhada no momento da rescisão.

## CAPÍTULO VII

### Da Segurança Social e assistência clínica e medicamentosa

#### Cláusula 40.<sup>a</sup>

##### Contribuição para a Segurança Social

Os armadores e os tripulantes contribuirão para a Segurança Social nos termos da legislação em vigor aplicável ao registo onde os navios se encontrem inscritos.

#### Cláusula 41.<sup>a</sup>

##### Assistência na doença

1- Todo o tripulante, quando embarcado, que contraia doença impeditiva de prestação de trabalho será pago das suas retribuições por todo o tempo que durar o impedimento em viagem, salvo se outro tratamento mais favorável vier a ser estabelecido na lei, e obterá, além disso, curativo e assistência clínica e medicamentosa.



2- As doenças contraídas em serviço e por virtude do mesmo serão de conta e risco do armador, nos termos da legislação aplicável.

3- Em todos os casos de enfermidade, tanto do foro clínico como do cirúrgico, não abrangidos pelos números anteriores, a responsabilidade do armador transitará para a Segurança Social.

#### Cláusula 42.<sup>a</sup>

##### **Seguro por acidente de trabalho**

Nos termos da lei, e sem prejuízo da cláusula seguinte, o armador compromete-se a transferir para uma entidade seguradora a sua responsabilidade por acidentes de trabalho.

#### Cláusula 43.<sup>a</sup>

##### **Tratamento de doenças ou acidentes fora do porto de armamento**

No caso do tratamento do doente ou acidentado ser feito em terra e o navio tiver de seguir viagem, desembarcando o tripulante, o armador suportará todos os encargos até ao seu regresso ao porto de armamento, se esses encargos não forem da responsabilidade da companhia de seguros ou da Segurança Social.

#### Cláusula 44.<sup>a</sup>

##### **Inspecções médicas**

O armador assegurará de sua conta inspecções médicas periódicas dos tripulantes, preferencialmente antes do embarque.

### CAPÍTULO VIII

#### **Prevenção, saúde e segurança**

#### Cláusula 45.<sup>a</sup>

##### **Princípios gerais**

1- O armador obriga-se a instalar os tripulantes em boas condições de trabalho, nomeadamente no que respeita à segurança e prevenção de doenças profissionais e acidentes de trabalho.

2- A defesa das garantias dos tripulantes nos campos da higiene, segurança e saúde compete aos próprios tripulantes a bordo dos navios e, particularmente, às comissões eleitas para esse efeito.

3- Aos tripulantes serão dadas instruções apropriadas relativamente aos riscos que comportam as respetivas atividades profissionais e as medidas preventivas a tomar, as quais estarão a cargo dos responsáveis pela saúde e segurança a bordo dos navios.

4- A formação sobre saúde e segurança dada aos tripulantes deverá ser, em princípio, dentro das horas normais de trabalho e sem prejuízo da respetiva retribuição.

#### Cláusula 46.<sup>a</sup>

##### **Locais de trabalho e equipamento individual de proteção**

1- Todos os locais de trabalho serão providos dos indis-

pensáveis meios de segurança, nas condições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

2- O equipamento individual de proteção e segurança, bem como o de preservação da saúde física e psíquica dos tripulantes, será posto à disposição pelo armador.

3- O armador respeitará nos locais de trabalho os princípios ergonómicos recomendados pelos organismos especializados, tendentes a reduzir a fadiga e a diminuir o risco de doenças profissionais.

#### Cláusula 47.<sup>a</sup>

##### **Alojamento dos tripulantes**

1- Os locais destinados a alojamento dos tripulantes devem ser providos das condições indispensáveis de habitabilidade e higiene.

2- Os alojamentos e as áreas comuns devem respeitar os mínimos de dimensões e demais características estabelecidas na lei portuguesa e nas convenções da OIT.

3- O armador assegurará os meios de equipamento necessários para a lavagem da roupa de trabalho dos tripulantes, bem como a mudança, pelo menos semanal, das roupas dos camarotes.

### CAPÍTULO IX

#### **Formação profissional**

#### Cláusula 48.<sup>a</sup>

##### **Formação e desenvolvimento**

1- O armador assegurará as ações de formação que considere necessárias ao aperfeiçoamento profissional e à progressão na carreira e ao desenvolvimento do tripulante, nomeadamente através dos estabelecimentos de ensino adequados e, preferencialmente, em colaboração com a FESMAR.

2- As ações de formação de iniciativa do armador são remuneradas, sendo igualmente da sua responsabilidade os custos de transporte, refeições e alojamento.

3- O armador pode celebrar contratos de formação, com o fim de proporcionar a aquisição de conhecimentos, capacidade prática e técnicas de execução que confirmam aos formandos a habilitação necessária à sua admissão.

### CAPÍTULO X

#### **Disposições gerais**

#### Cláusula 49.<sup>a</sup>

##### **Normas aplicáveis aos contratos de trabalho**

Os contratos de trabalho estão sujeitos às normas do regime jurídico do contrato individual de trabalho, bem como às disposições do presente AE e demais legislação aplicável.

#### Cláusula 50.<sup>a</sup>

##### **Bem-estar a bordo**

O armador deve dotar as salas de convívio com meios

que promovam o bem-estar a bordo, nomeadamente televisão, rádio, internet, vídeo e biblioteca.

Cláusula 51.<sup>a</sup>

#### **Familiares a bordo**

O embarque de familiares a bordo está sujeito à regulamentação interna do armador e à sua autorização.

Cláusula 52.<sup>a</sup>

#### **Roupas e equipamento de trabalho**

Constituem encargo do armador as despesas com ferramentas, equipamentos e roupa de trabalho de uso profissional utilizados pelo tripulante.

Cláusula 53.<sup>a</sup>

#### **Quotização sindical**

1- O armador obriga-se a descontar mensalmente nas retribuições dos tripulantes sindicalizados ao seu serviço as quotizações sindicais e proceder ao seu envio para os sindicatos respetivos, nos termos da lei.

2- Para efeitos do disposto no número anterior, os sindicatos obrigam-se a informar o armador de quais as quotizações estatutariamente fixadas (em valor absoluto ou percentual, indicando, neste caso, a base de incidência).

3- Os descontos iniciar-se-ão no mês seguinte àquele em que a comunicação feita pelo sindicato der entrada na empresa.

4- O armador remeterá aos sindicatos outorgantes, até ao dia 15 de cada mês, as quotizações sindicais descontadas no mês imediatamente anterior, acompanhadas de mapa no qual constem os totais das remunerações sobre que incidem as quotizações dos tripulantes abrangidos.

Cláusula 54.<sup>a</sup>

#### **Proteção dos bens deixados a bordo**

1- Em caso de doença, acidente ou morte de um tripulante, o armador ou seu representante adotarão as medidas necessárias para proteger os bens deixados a bordo.

2- O armador ou seu representante deve enviar, logo que possível, os bens deixados a bordo para o local indicado pelo tripulante desembarcado ou seus herdeiros.

Cláusula 55.<sup>a</sup>

#### **Perda de haveres**

1- O armador, diretamente ou por intermédio de companhia seguradora, indemnizará o tripulante pela perda total ou parcial dos seus haveres pessoais que se encontrem a bordo e que resulte de naufrágio, encalhe, abandono, incêndio, alagamento, colisão ou qualquer outro caso fortuito com eles relacionado. Quando em deslocações em serviço, o armador garantirá um seguro que cubra o risco de extravio de bagagem.

2- A indemnização a que se refere o número anterior terá o valor máximo de 3000,00 €.

3- Da indemnização atribuída será deduzido o valor dos haveres pessoais que os tripulantes venham a obter por outra via, como compensação por tais perdas.

4- Não haverá direito a indemnização quando a perda resulte de facto imputável ao tripulante.

5- O material profissional que o tripulante tenha a bordo será pago separadamente, sempre que comprovada a sua perda, desde que o tripulante tenha declarado previamente a sua existência ao comandante.

Cláusula 56.<sup>a</sup>

#### **Definição de porto de armamento**

Para efeitos deste contrato, entende-se como porto de armamento aquele em que a embarcação faz normalmente as matrículas da tripulação e se prepara para a atividade em que se emprega.

Cláusula 57.<sup>a</sup>

#### **Parentalidade**

1- Aos tripulantes aplica-se o regime legal da parentalidade.

2- Para usufruírem deste regime os tripulantes terão de informar por escrito o armador e apresentar o comprovativo adequado à situação.

Cláusula 58.<sup>a</sup>

#### **Carácter globalmente mais favorável do presente AE**

As partes consideram que este AE, no que respeita aos tripulantes e armador por ele abrangidos, é globalmente mais favorável do que a convenção coletiva de trabalho anterior.

## **CAPÍTULO XI**

### **Relação entre as partes outorgantes**

Cláusula 59.<sup>a</sup>

#### **Comissão paritária**

1- Será constituída uma comissão paritária, composta por três representantes sindicais e igual número de representantes do armador, os quais poderão ser assessorados, tendo como atribuição a interpretação e a integração de lacunas do presente contrato.

2- No prazo de 90 dias após a assinatura deste contrato cada uma das partes outorgantes do presente AE comunicará por escrito à outra os seus representantes.

3- A comissão paritária só poderá deliberar desde que estejam presentes, pelo menos, dois representantes de cada parte.

4- As deliberações tomadas pela comissão paritária, desde que tomadas por unanimidade, consideram-se, para todos os efeitos, parte integrante do presente AE e deverão ser enviadas para publicação no *Boletim do Trabalho e Emprego*.

5- A comissão reunirá obrigatoriamente no prazo máximo de 15 dias após a convocação de qualquer das partes.

Cláusula 60.<sup>a</sup>

#### **Fontes de direito**

1- Como fontes imediatas de direito supletivo deste contrato, as partes aceitam, pela ordem a seguir indicada:

- a) Os princípios gerais do direito de trabalho português;  
 b) As convenções relativas aos trabalhadores do mar aprovadas pela OIT, pela IMO ou por outras organizações internacionais e ratificadas pelo Estado Português;  
 c) Os princípios gerais de direito.

2- Como fontes mediatas de direito supletivo deste contrato as partes aceitam as recomendações e resoluções emanadas da OIT, da IMO e de outras organizações internacionais.

## ANEXO I

**Enquadramento profissional - Navegação**

Níveis salariais	Funções
I	Comandante
II	Chefe de máquinas
III	Imediato Segundo oficial máquinas Radiotécnico-chefe
IV	Oficial chefe quarto navegação Oficial maquinista chefe quarto Oficial radiotécnico
V	Praticante Eletricista Maquinista prático 1.ª classe Contramestre Mecânico de bordo Carpinteiro
VI	Maquinista prático 2.ª classe Cozinheiro
VII	Maquinista prático 3.ª classe Marinheiro de 1.ª classe Ajudante de maquinista
VIII	Marinheiro de 2.ª classe
IX	Estagiário

Nota: As funções estão de acordo com as emendas de 1995 e 2010 à Convenção STCW de 1978.

**Enquadramento profissional - Hotelaria**

Níveis salariais	Funções
A	Chefe de hotel staff
B	Chefe de secção
C	Hotel staff de 1.ª
D	Hotel staff de 2.ª
E	Hotel staff praticante

## ANEXO II

**Tabelas salariais**

(Valores mensais em vigor a partir de 1 de março de 2020)

**Tabela I - Navegação**

Níveis	Remunerações base mensais
I	2 440,00
II	2 218,00
III a)	1 994,00
b) c)	1 920,00
IV c)	1 260,00
V d) f)	996,00
VI d) e)	861,00
VII	825,00
VIII	761,00
IX	635,00

- a) Corresponde à retribuição do imediato.  
 b) Corresponde à retribuição do segundo oficial de máquinas.  
 c) O oficial radiotécnico dos navios de carga terá a retribuição correspondente à função exigida no respetivo certificado de lotação, salvaguardando-se sempre a retribuição decorrente do enquadramento existente à data da outorga deste AE.  
 d) O maquinista prático, quando desempenhar funções de chefe quarto de máquinas, vence pelo nível IV.  
 e) O cozinheiro, quando desempenhar funções de despenseiro, vence pelo nível V.  
 f) Durante os anos de 2020 e 2021, devido à necessidade imperiosa de embarque de praticantes, o salário base destes tripulantes pode ser ajustado ao valor da remuneração mínima mensal garantida (RMMG).

**Tabela II - Hotelaria**

Níveis	Remunerações base mensais
A	1 487,00
B	896,00
C	783,00
D	697,00
E	635,00

### ANEXO III

#### Descritivo de funções

*Comandante* - É a função atribuída, nos termos da legislação aplicável, ao responsável pelo comando de um navio. Naquela qualidade o seu detentor atua tendo em conta:

a) A salvaguarda da vida humana e dos bens no mar e a proteção do meio ambiente marítimo, para o que deverá cumprir e fazer cumprir as determinações da Convenção Internacional sobre Formação e Certificação dos Marítimos, de 1978, que Portugal aprovou por adesão pelo Decreto-Lei n.º 28/85, de 8 de agosto, com as emendas de 1995, ratificadas por Portugal através do decreto do Presidente da República n.º 42/98:

i) Garantir que a organização dos quartos de navegação seja adequada à realização de um quarto de navegação com segurança e, estando o navio atracado ou fundeado com segurança num porto, tomar todas as medidas necessárias para garantir a efetivação de um serviço de quartos de convés e de máquinas adequado e eficaz para fins de segurança;

ii) Dirigir os oficiais de convés, chefes de quarto, na navegação em segurança, velando especialmente para que o navio não abalroe nem encalhe;

iii) Executar ou mandar executar as seguintes tarefas:

- Planificação da viagem, navegação em quaisquer condições e determinação da posição;
- Manobra e governo do navio em quaisquer condições;
- Manuseamento e estiva da carga;
- Organização de exercícios de combate a incêndio e adoção de técnicas de prevenção, deteção e extinção de incêndios;
- Procedimentos em situação de emergência: encalhe, abalroamento, incêndio, explosão, abandono do navio e homem ao mar;
- Organização de exercícios de abandono do navio e utilização dos meios de salvação;
- Aplicação dos cuidados médicos de acordo com as determinações das publicações nacionais e internacionais sobre a matéria:

- Guia médico internacional para navios;
- Secção médica do Código Internacional de Sinais;
- Guia de primeiros socorros para uso em caso de acidentes com mercadorias perigosas;

- Transmissão e receção de mensagens por sinais luminosos Morse e por utilização do Código Internacional de Sinais e dos radiotelefonos, transmissão de sinais de socorro por radiotelegrafia em casos de emergência;

- Prevenção da poluição do meio ambiente marítimo;

b) A legislação nacional e internacional, essencialmente a derivada de acordos e convenções internacionais na medida em que estes afetem as obrigações e as responsabilidades específicas do comandante, em particular os que respeitam à segurança e proteção do meio ambiente marítimo:

i) Controlo, e manutenção em permanente validade, dos certificados e outros documentos que deverão obrigatoriamente estar a bordo por força de convenções internacionais;

ii) Responsabilização nos termos das exigências pertinentes da Convenção Internacional das Linhas de Carga;

iii) Responsabilização nos termos das exigências pertinentes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar;

iv) Responsabilização nos termos das convenções internacionais para a prevenção da poluição provocada pelos navios;

v) Responsabilização pelas declarações marítimas de saúde e pelo cumprimento das exigências dos regulamentos sanitários internacionais;

vi) Responsabilização nos termos da Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar;

vii) Responsabilização de outros instrumentos respeitantes à segurança do navio, dos passageiros, da tripulação e carga;

c) As normas internas da empresa adequadas ao modelo de organização aplicado ao navio.

*Imediato* - É a função desempenhada por um oficial qualificado do serviço de convés cujo posto vem imediatamente a seguir ao comandante, a quem competem, além das funções que tradicionalmente lhe são específicas, aquelas que o comandante nele delegar e, adicionalmente, o comando do navio em caso de incapacidade do comandante.

*Oficial chefe de quarto de navegação* - É a função desempenhada por um oficial qualificado do serviço de convés, caracterizada pelas tarefas abaixo indicadas:

a) Desempenhar, como chefe de quarto e sob a direção geral do comandante, as tarefas inerentes e, nomeadamente, os princípios básicos a observar durante um quarto de navegação constantes da regra II/1 da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978, com as emendas de 1995, velando especialmente para que o navio não abalroe nem encalhe, bem como os princípios e Guia Operacional para Oficiais de Convés chefes de quarto em porto, adotados por aquela convenção;

b) Executar e mandar executar as tarefas delegadas pelo comandante e para as quais possui os conhecimentos adequados;

*Radiotécnico-chefe* - É a função atribuída, nos termos da legislação aplicável, ao responsável pela chefia direta de um ou mais oficiais radiotécnicos e da estação de radiocomunicações. Naquela qualidade atua de modo a:

a) Cumprir as disposições obrigatórias relativas à escuta radioelétrica constantes do Regulamento das Radiocomunicações e as disposições relativas à escuta radioelétrica e à manutenção do equipamento, para efeitos de segurança, consignadas na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e no Regulamento das Radiocomunicações, bem como as resoluções pertinentes adotadas pela Conferência Internacional sobre Formação e Certificação de Marítimos, de 1978;

b) Cumprir as normas internas da empresa adequadas ao modelo de organização aplicado ao navio e à sua área de competência.

*Oficial radiotécnico* - É a função desempenhada por um oficial qualificado do serviço de radiocomunicações caracterizada pelas tarefas abaixo indicadas, sendo responsável

pela estação de radiocomunicações no caso de ser o único radiotécnico a bordo:

a) Cumprir as disposições obrigatórias relativas à escuta radioelétrica constantes do Regulamento das Radiocomunicações e as disposições relativas à escuta radioelétrica e à manutenção do equipamento, para efeitos de segurança, consignadas na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e no Regulamento das Radiocomunicações, bem como as resoluções pertinentes adotadas pela Conferência Internacional sobre Formação e Certificação de Marítimos, de 1978;

b) Cumprir as normas internas da empresa adequadas ao modelo de organização aplicado ao navio e à sua área de competência.

*Chefe de máquinas* - É a função atribuída, nos termos da legislação aplicável, ao principal responsável pela secção de máquinas do navio. Naquela qualidade o seu detentor atua tendo em conta:

a) A salvaguarda da vida humana e dos bens no mar e a proteção do meio ambiente marítimo para o que deverá cumprir e fazer cumprir as determinações da Convenção Internacional sobre Formação e Certificação dos Marítimos, de 1978, que Portugal aprovou por adesão pelo Decreto-Lei n.º 28/85, de 8 de agosto, com as emendas de 1995, ratificadas por Portugal através do decreto do Presidente da República n.º 42/98:

i) Garantir, em consulta com o comandante, que a organização dos quartos de máquinas seja adequado à realização de um quarto em serviço;

ii) Dirigir os oficiais de máquinas, chefes de quarto em casa da máquina em condução convencional ou oficiais de serviço em casa da máquina em condução desatendida, na inspeção, funcionamento e verificação de todas as máquinas e equipamentos a seu cargo e nas tarefas de zelar para que as máquinas das quais depende a segurança do navio funcionem de modo seguro e eficaz e tenham a manutenção conveniente;

iii) Determinar previamente, e em consulta com o comandante, as necessidades da viagem prevista, tendo em consideração as exigências relativas a combustível, água, lubrificantes, produtos químicos, materiais de consumo e sobressalentes, ferramentas, apetrechos e tudo o mais que seja necessário ao normal serviço de máquinas;

iv) Executar ou mandar executar as seguintes tarefas:

- Planificação, coordenação e controlo, segundo as normas de segurança das autoridades das sociedades classificadoras, de todas as operações relativas ao funcionamento, manutenção e reparação de todos os equipamentos e instalações mecânicas, elétricas e eletrónicas respeitantes à secção de máquinas e que compreendem:

- Máquinas de propulsão;
- Caldeiras;
- Máquinas auxiliares;
- Máquinas e sistemas mecânicos, hidráulicos e elétricos de governo;
- Máquinas de convés e equipamento de cargas;
- Sistemas automáticos e automatizados (mecânicos, ele-

trónicos, hidráulicos e pneumáticos) de controlo das instalações de máquinas;

- Instalações de combustíveis e lubrificantes;
- Instalações de água, vapor, esgotos e sanitários;
- Instalações de distribuição de força motriz, iluminação e aquecimento;

- Prevenção, deteção e extinção de incêndios;

- Prevenção da poluição do meio ambiente marítimo;

- Prestação de primeiros socorros relativos aos tipos de lesões que se possam verificar nos compartimentos onde existem máquinas e utilização do equipamento de primeiros socorros;

- Utilização dos meios de salvação;

- Receção do que em *iii*) se refere;

b) A legislação nacional e internacional aplicável;

c) As normas internas da empresa adequadas ao modelo de organização aplicado ao navio e à sua área de competência;

d) A necessidade de promover a formação para aquisição complementar dos conhecimentos teóricos e da experiência prática exigíveis ao desenvolvimento profissional dos tripulantes envolvidos;

e) Que a delegação, implícita nas alíneas anteriores, para a execução das tarefas nelas referidas deverá, basicamente, considerar:

- O tipo de navio;

- O tipo e estado das máquinas;

- As formas especiais de condução determinadas por certos fatores tais como condições meteorológicas, gelo, águas contaminadas, águas pouco profundas, situações de emergência, limitação de avarias ou combate à poluição;

- As qualificações e experiência do pessoal afeto;

- A segurança da vida humana no navio, da carga e do porto e proteção do meio ambiente;

- O cumprimento dos regulamentos internacionais, nacionais e locais;

- A manutenção das operações normais do navio.

*Segundo oficial de máquinas* - É a função desempenhada por um oficial qualificado do serviço de máquinas, cujo posto vem imediatamente a seguir ao chefe de máquinas, a quem compete a coordenação e planificação das ações da secção que o chefe nele delegue e, adicionalmente, a chefia da secção em caso de incapacidade do chefe de máquinas.

*Oficial maquinista chefe de quarto* - É a função desempenhada por um oficial qualificado do serviço de máquinas caracterizada pelas tarefas abaixo indicadas:

a) Desempenhar, como chefe de quarto e sob a direção do chefe de máquinas, as tarefas inerentes e, nomeadamente, os princípios básicos a observar durante um quarto de navegação constantes da regra III/1 da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978, com as emendas de 1995, e a recomendação sobre os princípios e guia operacional para oficiais de máquinas, chefes de quarto de máquinas em porto adotados por aquela convenção;

b) Executar e fazer executar as tarefas delegadas pelo chefe de máquinas e para as quais possui os conhecimentos adequados;

*Praticante* - É a atividade desempenhada por um praticante a oficial que exerce a bordo funções que se destinam a complementar, com a prática, a sua formação escolar e que exerce sob a orientação de um oficial de categoria superior

*Eletricista* - É a função caracterizada pelas tarefas abaixo indicadas:

a) Tarefas de manutenção e reparação:

- Das máquinas elétricas;

- Da rede de energia elétrica (produção, distribuição e utilização);

- Do sistema elétrico de emergência (gerador ou baterias) e rede de distribuição e utilização;

b) Controlo, de acordo com o modelo de organização adotado, dos materiais de consumo, sobressalentes e ferramentas respeitantes à sua área de competência.

*Maquinista prático* - É a função caracterizada como adiante se indica:

a) Quando exerça funções de chefia do serviço de máquinas, nos termos da legislação aplicável, atua como referido para a função «chefe de máquinas», com as adaptações requeridas pelo tipo de instalação que se encontra habilitado a chefiar;

b) Quando exerça funções atribuídas aos oficiais de máquinas, nos termos da legislação aplicável, atua como referido para a função «oficial de máquinas»;

c) Quando, na qualidade de elemento da mestrança do serviço de máquinas, exerça as funções de chefe de quarto nos termos da legislação aplicável, compete-lhe a execução das tarefas indicadas na alínea b), com as adaptações requeridas pelo tipo de instalação para que se encontra habilitado.

*Conrmeastre* - É a função desempenhada por um profissional detentor de categoria com idêntica designação caracterizada por, em coordenação da marinhagem de convés:

a) Executar as tarefas inerentes à manobra do navio;

b) Participar nas operações de carga e descarga e na preparação dos espaços reservados à carga como requerido pelo tipo de navio e da carga movimentada;

c) Operar com o aparelho de carga em todas as manobras em que a sua utilização se justifique;

d) Conservar e movimentar os sobressalentes e artigos de consumo existentes nos paióis à sua guarda de acordo com o esquema de funcionamento dos mesmos;

e) Rececionar e conferir os materiais;

f) Executar limpezas e trabalhos de manutenção e reparação inerentes ao serviço de convés;

g) Executar as tarefas inerentes ao abastecimento e controlo do consumo de água doce para os serviços gerais e lastro;

h) E, quando integrado no serviço de quartos do convés, na qualidade de marítimo da mestrança habilitado para este serviço (nos termos da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978, com as emendas de 1995), desempenhar as tarefas inerentes e como determinado pelo chefe de quarto.

*Mecânico de bordo* - É a função atribuída nos termos da legislação aplicável e caracterizada pela execução de tarefas de reparação e manutenção para as quais são exigíveis conhecimentos de:

- Serralharia mecânica para desmontar e reparar os diversos tipos de máquinas, quer propulsoras quer auxiliares;

- Serralharia civil para reparar ou montar estruturas metálicas ligeiras ou outras obras afins às instalações de máquinas;

- Operação com o torno mecânico;

- Soldadura;

- Serralheiro ou canalizador de tubos para desmontar, reparar e montar tubagens;

- Manobra com diferenciais ou guas afins às reparações.

*Carpinteiro* - É a função executada por profissionais com formação do ofício de carpinteiro, caracterizada pela execução de tarefas da sua competência adequadas às realidades de bordo.

*Cozinheiro* - É a função desempenhada por um profissional detentor da categoria de cozinheiro, tradicionalmente designado por chefe de cozinha, caracterizada por:

a) Preparar e cozinhar os alimentos para as refeições e emprar;

b) Cooperar com o despenseiro na elaboração das ementas e no aviamento dos paióis de géneros e condimentos necessários;

c) Assegurar a manutenção da limpeza da cozinha, equipamento, materiais, louças e demais utensílios em uso.

*Marinheiro de 1.ª classe* - É a função desempenhada por um profissional detentor de categoria com idêntica designação, caracterizada por:

a) Como auxiliar do oficial de convés chefe de quarto, desempenhar as tarefas inerentes;

b) Executar as tarefas de manutenção inerentes ao convés para as quais tem os conhecimentos adequados;

c) Participar nas operações de carga e descarga e na preparação dos espaços reservados à carga como requerido pelo tipo de navio e da carga movimentada;

d) Executar as tarefas inerentes à manobra do navio;

e) Operar, quando necessário, com o aparelho de carga em todas as manobras em que a sua utilização se justifique;

f) Executar trabalhos de marinharia e arte de marinheiro e as demais tarefas inerentes ao serviço de convés.

*Ajudante de maquinista* - É a função atribuível aos profissionais de categoria com idêntica designação, caracterizada como se indica:

a) Como auxiliar do chefe de quarto e, sob a sua direção geral, participar na condução segura e eficiente da instalação propulsora e do equipamento auxiliar e efetuar as tarefas de rotina do quarto próprias das suas funções;

b) Colaborar nas limpezas e nas ações de manutenção e reparação inerentes ao serviço de máquinas adequadas aos seus conhecimentos e experiência que lhe sejam determinadas pelos seus superiores hierárquicos.

*Marinheiro de 2.ª classe* - É a função desempenhada por um profissional detentor de categoria com idêntica designação, caracterizada por:

a) Executar as tarefas indicadas para a função de marinheiro de 1.ª classe nas alíneas b), c), d), e) e f) subordinadas ao nível da sua competência técnica;

b) Efetuar tarefas da rotina de quartos adequadas à sua condição de «marinheiro qualificado» tal como definido pela

Convenção n.º 74 da OIT, aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 38 365, de 6 de agosto de 1951;

c) E, nos casos em que a lotação do navio o exija, atuar como auxiliar do contramestre na gestão dos paióis.

*Estagiário* - É a função desempenhada pelo trabalhador que complementa a sua formação profissional e se prepara para o exercício da profissão de marinheiro ou ajudante de maquinista, executando sob a orientação de marinheiro ou maquinista portador de cédula marítima válida, de acordo com o escalão respetivo, algumas das tarefas que caracterizam a função.

*Hotel staff (1.ª, 2.ª e praticante)* - É o trabalhador que assegura de forma polivalente um conjunto de funções de apoio e assistência aos passageiros e automóveis durante o embarque, viagem e desembarque. Estas funções podem ser desenvolvidas, de acordo com a sua formação, aptidões e conhecimentos, nas áreas comerciais, restauração, bares, produção de F&B e assistência à cozinha, copa e messe dos tripulantes. Pode ainda assegurar a limpeza das áreas de passageiros e assumir funções de segurança a bordo.

Nota: A permanência de um trabalhador na categoria profissional de praticante decorrerá pelo período máximo de 12 meses, findos os quais passará automaticamente para a categoria profissional de hotel staff de 2.ª. As promoções às categorias superiores serão feitas por decisão do armador.

*Chefe de secção de hotel staff* - É o trabalhador que organiza, coordena e controla um grupo de profissionais que constituem uma das secções de atividade a bordo.

*Chefe de hotel staff* - É o trabalhador que, com a necessária autonomia, gere, coordena e dirige toda a atividade hoteleira a bordo, bem como as áreas comerciais e de apoio aos passageiros.

### Declaração

Para cumprimento do disposto na alínea g) do número 1 do artigo 492.º, conjugado com o artigo 496.º do Código do Trabalho, declara-se que serão potencialmente abrangidos pela presente convenção coletiva de trabalho uma empresa e 47 trabalhadores.

Funchal, 10 de fevereiro de 2020.

Pel' A Porto Santo Line - Transportes Marítimos, L.ª:

*Luís Miguel da Silva Sousa*, na qualidade de presidente do conselho de gerência.

*Duarte Nuno Ferreira Rodrigues*, na qualidade de vogal do conselho de gerência.

Pel' A Federação de Sindicatos dos Trabalhadores do Mar - FESMAR em representação dos seus sindicatos filiados:

SINCOMAR - Sindicato dos Capitães e Oficiais da Marinha Mercante;

SITEMAQ - Sindicato da Marinha Mercante, Indústrias e Energia;

SMMCMM - Sindicato da Mestrança e Marinhagem de Câmaras da Marinha Mercante;

SEMM - Sindicato dos Engenheiros da Marinha Mercante.

*António Alexandre Picareta Delgado*, na qualidade de mandatário.

*João de Deus Gomes Pires*, na qualidade de mandatário.

*José Manuel de Moraes Teixeira*, na qualidade de mandatário.

Depositado em 12 de maio de 2020, a fl. 123 do livro n.º 12, com o n.º 72/2020, nos termos do artigo 494.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro.

### Acordo coletivo entre a BRISA - Auto Estradas de Portugal, SA e outras e o Sindicato da Construção, Obras Públicas e Serviços - SETACCOP e outros - Integração em níveis de qualificação

Nos termos do despacho do Secretário de Estado Adjunto do Ministro do Emprego e da Segurança Social, de 5 de março de 1990, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 11, de 22 de março de 1990, procede-se à integração em níveis de qualificação das profissões que a seguir se indicam, abrangidas pelo acordo coletivo mencionado em título, publicado no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 36, de 29 de setembro de 2019.

#### 1- Quadros superiores

Encarregado de laboratório

Quadros superiores (nível I, II, III, IV e V)

Técnico administrativo especialista

Técnico especialista de expropriações

Técnico de publicidade e marketing

#### 2- Quadros médios

##### 2.1- Técnicos administrativos

Encarregado de assistência a utentes

Encarregado de portagens

Encarregado de turno do centro de coordenação operacional

##### 2.2- Técnicos de produção e outros

Desenhador projetista

Encarregado geral de obra civil

Técnico de conservação e manutenção de revestimento vegetal

Técnico de eletricidade

Técnico de eletrónica

Técnico de sinalização rodoviária

Topógrafo

#### 3- Encarregados, contramestres, mestres e chefes de equipa

Encarregado fiscal de eletricidade

Encarregado fiscal de obras