

DIÁRIO DA REPÚBLICA

SÉRIE I - A

Sábado, 31 de Maio de 1997

Número 125/97

Assembleia da República

Lei n.º 15/97

SUMÁRIO

Estabelece o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca

Estabelece o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca

A Assembleia da República decreta, nos termos dos artigos 164., alínea d), 168., n. 1, alíneas b) e d), e 169., n. 3, da Constituição o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.

Princípio geral

1 - É aprovado o regime jurídico do contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca como tal registadas nos portos nacionais.

2 - As embarcações de pesca estrangeiras afretadas por pessoas singulares ou colectivas nacionais, para tal autorizadas nos termos da lei, ficam igualmente sujeitas ao regime jurídico referido no número anterior.

3 - O presente regime não prejudica a prevalência de disposições mais favoráveis constantes de instrumento de regulamentação colectiva de trabalho ou de contrato individual de trabalho.

4 - Na ausência de regulamentação colectiva de trabalho e desde que não contrariem a lei ou o contrato individual de trabalho, serão atendíveis os usos da profissão ou da empresa.

5 - O regime da presente lei é aplicável quer aos contratos celebrados depois da sua entrada em vigor quer aos celebrados antes, salvo quanto aos efeitos de factos ou situações totalmente passados relativamente àquele momento.

Artigo 2.

Excepção ao âmbito

É excluído do âmbito de aplicação do presente diploma o pessoal das embarcações do Estado ou de outras pessoas colectivas de direito público.

Artigo 3.

Noção

1 - O contrato individual de trabalho a bordo das embarcações de pesca é aquele pelo qual o inscrito marítimo, titular de cédula marítima válida, abreviadamente designado por marítimo, se obriga, mediante retribuição, a prestar a sua actividade profissional a um armador de pesca, sob a autoridade e direcção deste ou do seu representante legal.

2 - Considera-se que a prestação de trabalho do marítimo ocorre a bordo de embarcações de pesca e em terra, na execução de tarefas específicas da actividade da pesca ou relacionadas com a embarcação.

Artigo 4.

Conceitos

Para efeitos do presente diploma, considera-se:

- a) Embarcação - todo o barco ou navio registado e licenciado para a actividade da pesca, seja qual for a área de exploração ou as artes de pesca utilizadas;
- b) Armador - a pessoa singular ou colectiva titular de direito de exploração económica da embarcação;
- c) Comandante, mestre ou arrais - a pessoa investida com todos os direitos e obrigações que o comando da embarcação implica, sejam de natureza técnica, administrativa, disciplinar ou comercial, que exerce por si ou como representante do armador, nos termos deste diploma e da demais legislação aplicável;
- d) Tripulante - o trabalhador, inscrito marítimo, que faz parte do rol de tripulação de uma embarcação de pesca ou foi contratado para dela fazer parte;
- e) Representante do armador - é o comandante, mestre ou arrais da embarcação, sem prejuízo da legal representação, que compreende, designadamente, os directores, administradores e delegados.

Artigo 5.

Duração

1 - O contrato de trabalho pode ser celebrado sem termo, ou a termo, certo ou incerto.

2 - A celebração de contrato a termo certo apenas pode ocorrer quando se verifique a natureza transitória ou temporária do trabalho a prestar, ou nos casos de início de laboração de uma empresa armadora ou de contratação de marítimos à procura de primeiro emprego, ou de desempregados de longa duração.

3 - A celebração de contrato de trabalho a termo incerto a bordo das embarcações de pesca como tal só pode ter lugar nos seguintes casos:

- a) Substituição temporária de um marítimo;
- b) Pesca sazonal;
- c) Pesca por campanha, cuja actividade esteja condicionada à obtenção de quotas nacionais ou comunitárias ou licenças de pesca que não dependam do armador.

4 - A substituição do trabalhador só é admissível face à suspensão do contrato por impedimento prolongado devido a doença, acidente, licença sem retribuição, gozo de férias, folga, exercício de funções públicas e de representação colectiva dos trabalhadores ou de frequência de curso de formação profissional.

5 - A duração do contrato de trabalho a termo certo, haja ou não renovação, não pode exceder três anos, contando-se a antiguidade do marítimo desde o início da prestação de trabalho.

6 - O contrato de trabalho a termo incerto dura por todo o tempo necessário à substituição do marítimo ausente e até à conclusão da actividade da pesca sazonal ou por campanha para que o marítimo foi contratado.

7 - O contrato de trabalho a termo certo ou incerto converte-se em contrato sem termo se for excedido o prazo de duração previsto no n. 5 ou se o marítimo continuar ao serviço decorridos 15 dias sobre o regresso do marítimo substituído ou sobre a conclusão da actividade da pesca sazonal ou por campanha a que se reporta o número anterior.

Artigo 6.

Forma

1 - O contrato de trabalho está sujeito à forma escrita, devendo ser assinado por ambas as partes e conter, pelo menos, as seguintes indicações:

- a) Nome ou denominação e residência dos contraentes;
- b) Categoria profissional e retribuição do marítimo;
- c) A data de celebração do contrato e do início dos seus efeitos;
- d) A duração do contrato ou, no caso de contrato a termo incerto, o nome do marítimo substituído ou a indicação da actividade da pesca sazonal para que o marítimo foi contratado e, no caso de campanha, o local de pesca;
- e) O instrumento de regulamentação colectiva de trabalho aplicável, quando seja o caso.

2 - Encontra-se igualmente sujeita à observância da forma escrita a prorrogação do contrato a termo.

3 - O não cumprimento da exigência de forma escrita, prevista nos números anteriores, é imputável ao armador e a respectiva nulidade só é invocável pelo marítimo.

CAPÍTULO II

Direitos, deveres e garantias das partes

Artigo 7.

Deveres do armador

São deveres do armador, nomeadamente:

- a) Respeitar e tratar com lealdade o marítimo e pagar-lhe pontualmente a retribuição que lhe é devida;
- b) Proporcionar ao marítimo boas condições de trabalho a bordo, designadamente de segurança, higiene, saúde e alojamento;
- c) Permitir ao marítimo a frequência de cursos de formação profissional necessários à evolução na carreira da pesca, sem prejuízo do prévio cumprimento dos períodos de embarque para que foi contratado;
- d) Cumprir as demais obrigações decorrentes da lei, de regulamentação colectiva de trabalho, do respectivo contrato de trabalho e dos usos e costumes observados no porto.

Artigo 8.

Deveres do marítimo

São deveres do marítimo, em especial:

- a) Respeitar e tratar com lealdade o armador, nomeadamente não divulgando informações referentes à organização, aos métodos de trabalho e às operações de pesca;
- b) Comparecer ao serviço com assiduidade e realizar o trabalho com zelo e diligência;
- c) Cumprir as determinações dos superiores hierárquicos em tudo o que respeita à execução e à disciplina do trabalho, bem como a todas as tarefas ou procedimentos relativos à segurança da navegação;
- d) Zelar pela conservação e boa utilização da embarcação e do seu equipamento;
- e) Observar as prescrições de segurança, higiene e saúde no trabalho estabelecidas nas disposições legais ou convencionais aplicáveis;
- f) Cumprir as demais obrigações decorrentes da lei, de instrumento de regulamentação colectiva de trabalho e do respectivo contrato de trabalho.

Artigo 9.

Direitos e deveres do comandante

A bordo das embarcações de pesca o marítimo está sob a autoridade e direcção do comandante, mestre ou arrais, como representante do armador e na qualidade de responsável máximo pela segurança da navegação e da vida a bordo.

Artigo 10.

Garantias do marítimo

É proibido ao armador:

- a) Opor-se, por qualquer forma, a que o marítimo exerça os seus direitos, bem como despedi-lo ou aplicar-lhe sanções por causa desse exercício;
- b) Diminuir a retribuição fixa do marítimo, caso a haja, ou alterar, em prejuízo deste, o critério de cálculo das remunerações variáveis e das respectivas percentagens ou partes, salvo no caso de transferência, por razões objectivas, para tipo de embarcação que determine remuneração diferente, ou no caso de existência de disposição em contrário constante de regulamentação colectiva;
- c) Obrigar o marítimo a adquirir bens ou utilizar serviços fornecidos pelo armador ou por pessoa por ele indicada.

Artigo 11.

Transferência de embarcação

1 - Salvo acordo escrito em contrário, a actividade profissional para que o marítimo foi contratado será prestada a bordo de qualquer embarcação de pesca do armador, desde que tal não implique a mudança de porto de armamento e não cause prejuízo sério ao trabalhador.

2 - A não observância do disposto no número anterior constitui justa causa de rescisão do contrato pelo marítimo, com direito à respectiva indemnização.

Artigo 12.

Transmissão da empresa armadora ou da embarcação

1 - A posição que dos contratos de trabalho decorre para o armador transmite-se ao armador adquirente, por qualquer título, da empresa armadora ou da embarcação transmitida, salvo se tiver havido acordo entre o transmitente e o adquirente no sentido de os trabalhadores continuarem ao serviço daquele.

2 - O adquirente da empresa armadora ou da embarcação é solidariamente responsável pelas obrigações do transmitente vencidas nos seis meses anteriores à transmissão, ainda que respeitem a marítimos cujos contratos hajam cessado, desde que reclamadas pelos interessados até ao momento da transmissão.

3 - Para efeitos do número anterior, deverá o adquirente, durante os 15 dias anteriores à transacção, fazer afixar um aviso nos locais de trabalho, no qual se dê conhecimento aos trabalhadores que devem reclamar os seus créditos.

Artigo 13.

Bens e haveres dos tripulantes

1 - O armador, directamente ou por intermédio de uma entidade seguradora, indemnizará o tripulante pela perda total ou parcial dos seus haveres pessoais que se encontrem a bordo, desde que tal resulte de avaria ou

sinistro marítimo, e até ao limite que for estabelecido por regulamentação colectiva ou contrato individual de trabalho.

2 - O armador, ou o comandante, mestre ou arrais, como seu representante, é responsável pela custódia e conservação dos bens e quaisquer haveres deixados a bordo pelos tripulantes em caso de doença, acidente ou falecimento.

Artigo 14.

Privilégios creditórios

Os créditos pertencentes ao marítimo emergentes do contrato de trabalho, ou da violação ou da cessação deste, gozam do privilégio que a lei geral consigna.

Artigo 15.

Prescrição e regime de prova de créditos

1 - Os créditos emergentes do contrato de trabalho, quer pertencentes ao armador quer ao marítimo, extinguem-se por prescrição decorrido um ano a contar do dia seguinte àquele em que cessar o contrato de trabalho, salvo nos casos que envolvam responsabilidade criminal, em que o prazo de prescrição será coincidente com o desta.

2 - Os créditos resultantes de indemnização por falta de férias, pela aplicação de sanções abusivas ou realização de trabalho suplementar, vencidos há mais de cinco anos, só podem, todavia, ser provados por documento idóneo.

Artigo 16.

Formação profissional

O armador deve permitir ao trabalhador marítimo a frequência dos cursos de formação profissional necessários à evolução na carreira de pesca.

CAPÍTULO III

Duração e organização do tempo de trabalho

Artigo 17.

Competência do armador

Compete ao armador, ou ao comandante, mestre ou arrais, como representante daquele, fixar os termos em que o trabalho deve ser prestado a bordo, dentro dos limites do contrato e das normas que o regem.

Artigo 18.

Período normal de trabalho

1 - Denomina-se período normal de trabalho o número de horas de trabalho que o marítimo se obriga a prestar.

2 - Os limites máximos dos períodos normais de trabalho, diário e semanal, em terra, em porto de armamento ou em porto usual de descarga, são os fixados na lei geral.

3 - O período normal de trabalho na faina de pesca ou a navegar será o que for acordado pelas partes para os

diferentes tipos de pesca, em regulamentação colectiva de trabalho ou em contrato individual de trabalho.

4 - Para efeitos do número anterior, considera-se o navio a navegar quando está a caminho ou de regresso do pesqueiro, em emposta e nos dias de entrada e de saída dos portos.

Artigo 19.

Isenção de horário de trabalho

Aplicam-se ao trabalho a bordo as disposições relativas à isenção de horário de trabalho, nos termos da lei.

Artigo 20.

Descanso mínimo diário

1 - Na faina da pesca, o descanso diário não pode ser inferior a oito horas, sendo seis horas consecutivas.

2 - O descanso diário a navegar não pode ser inferior a doze horas, sendo oito horas consecutivas.

Artigo 21.

Trabalho suplementar

1 - Entende-se por trabalho suplementar aquele que é prestado para além do período normal de trabalho.

2 - O trabalho suplementar deve ser remunerado com acréscimos sobre a retribuição de acordo com o convencionado pelas partes para os diferentes tipos de pesca, em regulamentação colectiva de trabalho ou em contrato individual de trabalho.

3 - Não é considerado trabalho suplementar, mesmo que executado para além do período normal de trabalho:

- a) O trabalho ordenado pelo comandante, mestre ou arrais com vista à segurança da embarcação, do pescado ou dos marítimos quando circunstâncias de força maior o imponham;
- b) O trabalho ordenado pelo comandante, mestre ou arrais com o fim de prestar assistência a outras embarcações, aeronaves ou pessoas em perigo, sem prejuízo da participação a que o marítimo tenha direito em indemnização ou salários de salvamento e assistência;
- c) Os exercícios de salva-vidas, de extinção de incêndios e outros similares previstos pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar;
- d) O trabalho exigido por formalidades aduaneiras, quarentena ou outras disposições sanitárias.

Artigo 22.

Descanso semanal

1 - Todo o marítimo tem direito, no mínimo, a um dia de descanso por semana, que coincidirá, em princípio, com o domingo.

2 - Por cada dia de descanso passado no mar, o marítimo terá direito a gozar um dia de folga, após a chegada ao porto de armamento, ou acrescido ao período de férias a que tiver direito.

3 - Pode ser convencionado entre as partes para os diferentes tipos de pesca, em instrumento de regulamentação colectiva de trabalho ou em contrato individual de trabalho, o gozo de meio dia ou um dia complementar de descanso semanal.

CAPÍTULO IV

Suspensão da prestação de trabalho

Artigo 23.

Feriados

1 - São considerados feriados os constantes do regime geral do contrato individual de trabalho.

2 - A prestação de trabalho em dia feriado é compensada conforme acordado em regulamentação colectiva de trabalho ou em contrato individual de trabalho.

Artigo 24.

Direito a férias

1 - O marítimo tem direito em cada ano civil a um período de férias de 22 dias úteis, com direito a remuneração, cujo montante será fixado por instrumento de regulamentação colectiva de trabalho ou contrato individual de trabalho.

2 - O direito a férias vence-se no dia 1 de Janeiro e reporta-se ao trabalho prestado no ano civil anterior.

3 - Quando o início da prestação de trabalho ocorra no 2. semestre do ano civil, o direito a férias só se vence após o decurso de seis meses completos de serviço efectivo.

4 - O período de férias é proporcional ao tempo de serviço prestado em cada ano e não poderá ser inferior a 11 dias úteis.

5 - O marítimo contratado a termo cuja duração, inicial ou renovada, não atinja um ano tem direito a um período de férias equivalente a dois dias úteis por cada mês completo de serviço.

6 - O direito a férias é irrenunciável e não pode ser substituído, fora dos casos expressamente previstos no regime geral do contrato individual de trabalho, por qualquer compensação económica ou outra, ainda que com o acordo do marítimo.

7 - Ao cessar o contrato de trabalho, o marítimo tem direito à remuneração das férias vencidas e não gozadas.

Artigo 25.

Faltas

1 - Falta é a ausência do marítimo durante o período normal de trabalho a que está obrigado.

2 - Quando em serviço em terra ou em porto, as faltas dadas pelo marítimo estão sujeitas ao regime geral de contrato individual de trabalho.

3 - Quando no mar, consideram-se faltas justificadas as motivadas por acidente ou doença, aplicando-se, nestes casos, com as devidas adaptações, o regime referido no número anterior.

4 - As faltas justificadas que não determinem perda de retribuição, nos termos da lei geral, serão abonadas pelo armador, conforme previsto em regulamentação colectiva ou em contrato individual de trabalho.

Artigo 26.

Suspensão do contrato de trabalho por impedimento prolongado respeitante ao marítimo

1 - Quando o marítimo desembarcado em porto estiver temporariamente impedido de embarcar por pacto que não lhe seja imputável, nomeadamente o serviço militar obrigatório, doença ou acidente, e o impedimento se prolongue por mais de um mês ou que haja a certeza ou se preveja com segurança que o mesmo terá duração superior a este prazo, o contrato suspende-se e cessam os direitos, deveres e garantias das partes, na medida em que pressuponham a efectiva prestação de trabalho.

2 - Terminado o impedimento, o marítimo deve informar expressamente o armador da sua disponibilidade para embarcar, presumindo-se que, se o não fizer durante 15 dias úteis seguidos, abandonou o trabalho.

3 - O tempo de suspensão conta-se para efeitos de antiguidade, conservando o marítimo o direito ao lugar logo que cesse o impedimento, sem prejuízo de competir ao armador determinar a data e o local do reembarque.

4 - Sendo o contrato sujeito a termo, a suspensão não impede a sua caducidade no final do prazo estipulado.

CAPÍTULO V

Retribuição

Artigo 27.

Princípio geral

1 - Considera-se retribuição a remuneração base e todas as outras prestações periódicas feitas, directa ou indirectamente, em dinheiro ou em espécie, e tudo aquilo a que, nos termos do contrato, das normas que o regem ou dos usos, o marítimo tem direito como contrapartida do seu trabalho.

2 - Podem fazer parte integrante da retribuição, consoante o tipo de pesca:

- a) O vencimento base, soldada fixa ou parte fixa;
- b) O estímulo de pesca, caldeirada ou quinhões;
- c) A percentagem de pesca, parte variável ou partes;
- d) As diuturnidades;
- e) O subsídio de viagem;
- f) O subsídio de gases ou compensação por serviços tóxicos;
- g) Qualquer outra prestação similar decorrente dos usos e costumes ou de instrumento de regulamentação colectiva de trabalho.

Artigo 28.

Subsídio de Natal

O marítimo tem direito a subsídio de Natal, cujo montante será fixado por instrumento de regulamentação

colectiva de trabalho ou contrato individual de trabalho, não podendo ser inferior ao salário mínimo nacional.

Artigo 29.

Documento a entregar ao marítimo

No acto do pagamento da retribuição deve ser entregue ao marítimo documento, donde constem o seu nome completo, números de inscrição marítima, de beneficiário da segurança social e de contribuinte, o período a que a retribuição corresponde, discriminação das importâncias recebidas, descontos e deduções efectuados, bem como o montante líquido a receber.

CAPÍTULO VI

Cessação do contrato de trabalho

Artigo 30.

Cessação do contrato de trabalho

Ao contrato de trabalho a bordo das embarcações de pesca aplica-se o constante da regulamentação colectiva de trabalho ou, na sua ausência, o regime jurídico da cessação do contrato individual de trabalho, sem prejuízo do disposto no artigo seguinte.

Artigo 31.

Período experimental

1 - Salvo acordo em contrário, haverá um período experimental com a duração de 60 dias.

2 - Este período considera-se, porém, cumprido logo que se completarem 30 dias de mar.

3 - Durante o período experimental qualquer das partes pode rescindir o contrato, sem aviso prévio nem invocação de justa causa, não havendo lugar a indemnização.

4 - Denunciado o contrato e encontrando-se a embarcação no mar, os efeitos da denúncia só começam a produzir-se quando o navio chegar a porto nacional.

CAPÍTULO VII

Assistência a bordo

Artigo 32.

Falecimento do tripulante

1 - Falecendo algum tripulante durante a viagem, os seus sucessores têm direito à respectiva retribuição até ao último dia do mês em que tiver ocorrido o falecimento, se a forma de pagamento da retribuição for ao mês.

2 - Tendo o contrato sido «a partes», é devido aos herdeiros do tripulante o quinhão deste, se o falecimento ocorreu depois da viagem iniciada.

3 - Se o tripulante falecer em serviço para a salvação da embarcação, a retribuição é devida por inteiro e por toda a duração da viagem.

4 - As despesas com o funeral serão de conta do armador, obrigando-se o mesmo à trasladação do corpo para a localidade, dentro do território nacional, a designar pelo cônjuge sobrevivente ou, na falta deste, pelos

parentes do tripulante ou de quem com ele vivia em comunhão de mesa e habitação.

Artigo 33.

Seguro por incapacidade permanente absoluta ou morte

1 - Sem prejuízo do seguro por acidentes de trabalho, obrigatório por lei, o armador é obrigado a efectuar um seguro para os casos de morte ou desaparecimento no mar ou incapacidade absoluta permanente em favor do tripulante, que será pago ao próprio ou seus herdeiros, salvo se o tripulante tiver indicado outros beneficiários.

2 - O montante do seguro a que se refere o n. 1 não poderá ser inferior a 10 000 contos à data da entrada em vigor do presente diploma, sendo actualizável no seu valor mínimo, por portaria, pelo menos de cinco em cinco anos.

Artigo 34.

Repatriamento

1 - Todo o marítimo tem direito a ser repatriado em qualquer das seguintes circunstâncias:

- a) Quando possui um contrato a termo certo ou para uma viagem específica que termine num país estrangeiro;
- b) Quando acabe o período de pré-aviso dado de acordo com as disposições do contrato-matrícula ou do contrato de trabalho do marítimo;
- c) Em caso de doença ou acidente ou de qualquer outra razão médica que exija o seu repatriamento, condicionado à correspondente autorização médica para poder viajar;
- d) Em caso de naufrágio;
- e) Quando o armador não puder continuar cumprindo as suas obrigações legais ou contratuais como empregador do marítimo, em caso de falência, venda de navio, mudança de registo do navio ou qualquer outro motivo análogo;
- f) Quando um navio se dirija para uma zona de guerra, tal como a defina a legislação nacional, a contratação colectiva ou as seguradoras, para a qual o marítimo não consinta em ir;
- g) Em caso de termo ou interrupção de emprego do marítimo como consequência de decisão judicial transitada em julgado ou situação prevista em convenção colectiva, ou em caso de o emprego ter terminado, ou ainda por qualquer outro motivo similar.

2 - Para além do previsto no número anterior, o marítimo tem ainda direito ao repatriamento no final de um período de seis meses de viagem.

3 - O repatriamento será efectuado para a localidade de residência do marítimo, ou porto de recrutamento, ou local previsto no contrato individual de trabalho ou no contrato colectivo de trabalho.

4 - O marítimo tem direito a escolher, de entre os diferentes locais de destino previstos, aquele para que deseja ser repatriado.

5 - Incumbe ao armador ou seu representante a responsabilidade de organizar o repatriamento por meios apropriados e rápidos. O meio de transporte normal será a via aérea.

6 - O repatriamento é custeado pelo armador e compreenderá:

- a) A passagem até ao destino escolhido para o repatriamento, em conformidade com o n. 3 deste artigo;
- b) O alojamento e a alimentação desde o momento em que o marítimo abandona o navio até à sua chegada ao porto de destino escolhido para o repatriamento;
- c) A retribuição e demais prestações a que teria direito se estivesse embarcado, desde o momento em que o marítimo abandona o navio até à sua chegada ao porto de destino escolhido para o repatriamento;
- d) Transporte de 30 kg de bagagem pessoal do marítimo até ao ponto de destino escolhido para o repatriamento;
- e) O tratamento médico, se for necessário, até que o estado do marítimo lhe permita viajar até ao ponto escolhido para o repatriamento.

7 - Quando o repatriamento tenha lugar por razão imputável ao marítimo, como causa de infracção grave às obrigações, poderá o armador recuperar total ou parcialmente o custo do repatriamento, através de acção judicial accionada para o efeito.

8 - Caso o armador não tome as necessárias disposições para o repatriamento a que o marítimo tenha direito ou não pague o custo respectivo, deverão as autoridades portuguesas mais próximas organizar o repatriamento do marítimo, assumindo os respectivos custos, apresentando posteriormente ao armador os gastos efectuados para que este reembolse aquelas autoridades.

9 - O passaporte ou qualquer outro documento de identidade necessário para o repatriamento fará parte do custo do repatriamento.

10 - O tempo de espera para o repatriamento e o tempo de viagem de repatriamento não serão descontados nas férias ou folgas.

11 - O repatriamento será considerado efectuado quando o marítimo chegue ao local de destino, em conformidade com o disposto no n. 3 deste artigo, ou quando o marítimo não reivindique o seu direito ao repatriamento no prazo de 60 dias após o período previsto no n. 2 deste artigo, salvo se prazo maior for para o efeito estabelecido na respectiva contratação colectiva.

CAPÍTULO VIII

Menores

Artigo 35.

Trabalho nocturno

1 - O marítimo com idade inferior a 18 anos não poderá trabalhar entre as 0 e as 4 horas, excepto em caso de preparação da embarcação para a actividade, embarque, faina da pesca, descarga do pescado, chegada ao porto e por razões de segurança da embarcação.

2 - Nestes casos deverá ser concedido um descanso compensatório em número de horas correspondente, a gozar no dia seguinte ou no mais próximo possível.

3 - Para avaliação do seu estado de saúde e das suas capacidades, o marítimo menor de 18 anos que seja afecto ao trabalho nocturno entre as 23 e as 7 horas deverá ser submetido previamente pelo armador a exame de saúde, o qual deve ser repetido anualmente.

Artigo 36.

Períodos de descanso

1 - Os menores terão direito a um período mínimo de descanso de doze horas consecutivas por cada período de vinte e quatro horas, podendo, na faina de pesca, descarga de pescado, chegada ao porto e por razões de segurança da embarcação, ser tal período reduzido a oito horas consecutivas.

2 - Nos casos previstos na parte final do número anterior, deverá ser concedido um descanso compensatório em número de horas correspondente, a gozar no dia seguinte ou no mais próximo possível.

3 - Por cada período de sete dias, os menores beneficiarão de um período mínimo de descanso de dois dias, se possível consecutivos e compreendendo, em princípio, o domingo.

4 - Por cada dia de descanso previsto no número anterior passado no mar, o menor terá direito a gozar um dia de folga após a chegada ao porto de armamento.

CAPÍTULO IX

Violação da lei

Artigo 37.

Coimas

1 - A entidade patronal ficará sujeita às seguintes coimas, por cada trabalhador em relação ao qual se verifique a infracção:

- a) De 15 000\$ a 60 000\$, pela violação do disposto nos artigos 5., n. 2 e 3, 10., alíneas a) e b), 24., n. 1, 4 e 5, e 33.;
- b) De 10 000\$ a 40 000\$, pela violação do disposto nos artigos 6., 10., alínea c), 20., 21., n. 2, 22., n. 1 e 2, 23., n. 2, 25., n. 4, 29., 35. e 36.;
- c) De 6000\$ a 30 000\$, pela violação do disposto no artigo 18., n. 2.

2 - As coimas referidas no número anterior serão actualizadas nos mesmos termos em que o forem as coimas previstas na lei geral.

CAPÍTULO X

Entrada em vigor

Artigo 38.

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor seis meses após a sua publicação, excepto para os trabalhadores não abrangidos por instrumento de regulamentação colectiva, aos quais só é aplicável 12 meses sobre a referida publicação.

Aprovada em 6 de Março de 1997.

O Presidente da Assembleia da República, *António de Almeida Santos*.

Promulgada em 9 de Maio de 1997.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendada em 13 de Maio de 1997.

O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.