COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(91) 466 final - SYN 369

Bruxelas, 27 de Novembro de 1991

Proposta de

DIRECTIVA DO CONSELHO

relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde

no trabalho a bordo dos navios de pesca

10a directiva especial

da Directiva 89/391/CEE

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DOS MOTIVOS

Proposta de directiva do Conselho relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde a bordo dos navios de pesca.

1) BASE JURÍDICA

A proposta fundamenta-se no artigo 118o-A do Tratado CEE, apresentando-se sob a forma de uma directiva especial na acepção do artigo 16o da Directiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de Junho de 1989, relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho(1), cujo Anexo refere explicitamente o domínio da pesca.

Na Comunicação sobre o seu programa no domínio da segurança, da higiene e da saúde no local de trabalho,(2) a Comissão já tinha assinalado que o sector da pesca era um dos sectores de elevado risco devido à frequência e gravidade dos acidentes que aí ocorrem.

---

(1) JO nº L 183 de 29.6.1989, p. 1.

(2) JO nº C 28 de 3.2.1988, p. 3.

Por outro lado, na sua Resolução de 21 de Dezembro de 1987[3], o Conselho tomou nota das acções previstas pela Comissão na referida comunicação. A proposta integra-se nas acções previstas para conferir uma dimensão social à realização do mercado interno[4], figurando, deste modo, entre as iniciativas referidas pela Comissão no seu Programa de acção relativo à aplicação da Carta Comunitária dos Direitos Sociais Fundamentais dos Trabalhadores[5].

2) OBJECTIVOS DA PROPOSTA

Esta proposta, relativa a todos os navios com mais de 12 metros de comprimento, ou seja, na prática, todos os navios manobrados por mais de uma pessoa, tem em vista:

- estabelecer para os locais de trabalho específicos constituídos pelos navios de pesca prescrições mínimas de segurança e de saúde, dado que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação de Directiva 89/654/CEE[6] do Conselho, de 30.11.1989 (primeira directiva especial);

- promover melhores condições de trabalho em matéria de segurança e de saúde a bordo, por um lado, tomando em consideração factores extrínsecos, nomeadamente meteorológicos, e, por outro, respeitando prescrições mínimas específicas durante a execução das tarefas;

---

(3) JO nº C 28 de 3.2.1988, p. 1.

(4) Livro Branco - COM (85) 310 final.

(5) COM (89) 568 final.

(6) JO nº L 393 de 30.12.1989, p. 1.

- dar resposta à aplicação, no sector da pesca, da livre circulação dos trabalhadores através do estabelecimento de critérios gerais de formação, quer no que respeita à segurança e à saúde a bordo, bem como aquando da utilização de meios de salvamento e de sobrevivência, quer com o objectivo de ministrar uma formação aprofundada a qualquer pessoa susceptível de comandar um navio;
- promover a existência a bordo de meios adequados de salvamento e de sobrevivência, bem como, no que respeita aos navios que se afastam da costa, de um meio que permita uma localização precisa em caso de naufrágio;

- finalmente, promover a utilização a bordo de equipamentos de protecção individual adaptados à especificidade do trabalho no mar.

3) A PROPOSTA FACE ÀS REGULAMENTAÇÕES NACIONAIS E CONVENÇÕES INTERNACIONAIS EXISTENTES

a) Todos os Estados-membros com orla marítima possuem uma regulamentação que abrange determinados aspectos relativos à segurança e à saúde dos pescadores.

Essa regulamentação deriva fundamentalmente das disposições adoptadas a nível internacional:

- Convenção Internacional da Organização Marítima Internacional (OMI) para a protecção da vida humana no mar (1974),

- Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional de 1974 para a protecção da vida humana no mar,

- Convenção da Organização Internacional do Trabalho (OIT) nº 125 relativa às licenças de capacidade dos pescadores,

- Convenção (dita de Torremolinos) relativa à segurança dos navios de pesca (OMI) (1977),

bem como das "Disposições a prever em matéria de segurança e higiene para a construção dos navios de pesca" elaboradas em conjunto pela OMI, pela OIT e pela Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO) (1974).

A este respeito, convém salientar que a Convenção nº 125 da OIT e a Convenção dita de Torremolinos apenas foram ratificadas e transpostas para a respectiva ordem jurídica interna por um número limitado de Estados-membros (3 e 7, respectivamente). A maior parte das legislações tem em conta, pelo menos parcialmente, um ou outro destes textos. Convém ainda notar que, relativamente à Convenção de Torremolinos, a mesma se aplica apenas aos navios com mais de 24 metros e não entrou em vigor devido ao facto de os países que a ratificaram não representarem uma tonelagem suficiente na acepção da referida Convenção. Além disso, prevê-se a sua revisão com vista a tornar algumas das suas disposições obrigatórias apenas para os navios com mais de 55 metros.

Assim sendo, os textos internacionais e, consequentemente, as disposições de direito interno deles decorrentes nos Estados-membros dizem essencialmente respeito à segurança intrínseca dos navios ou aos meios de salvamento. Dado que os aspectos da segurança e da saúde no trabalho não se encontrem neles inscritos, é principalmente esse o domínio que a Comissão pretende abranger.

Por outro lado, a proposta não prejudica os trabalhos em curso relativos à revisão da Convenção de Torremolinos, na medida em que estes garantem, no mínimo, um nível equivalente de segurança e de protecção dos trabalhadores. A este respeito, a Comissão reserva-se o direito de iniciativa no sentido de aplicar esta Convenção, ou disposições análogas, ao maior número de navios de pesca da Comunidade.

b) Consequentemente, existem grandes disparidades nas regulamentações nacionais dos Estados-membros em relação às disposições da presente proposta. A análise destas regulamentações revela, assim, que em vários Estados-membros as mesmas se aplicam apenas aos navios que excedem um determinado comprimento, que pode variar de um Estado para outro. Finalmente, alguns Estados-membros não possuem qualquer disposição específica relativamente a determinados aspectos abrangidos pela presente proposta, nomeadamente no que respeita à formação em matéria de segurança e de saúde dos pescadores.

c) As disposições da proposta que se prendem com a informação, a formação, a consulta e a participação dos pescadores, embora compreendam elementos específicos para o sector da pesca, são conformes às disposições previstas na Directiva 89/391/CEE e às Directivas especiais 89/654/CEE, 89/665/CEE(7), 89/656/CEE(8), 90/269/CEE(9), 90/270/CEE(10), bem com à actual proposta de directiva do Conselho relativa às prescrições mínimas para a sinalização de segurança e/ou de saúde no trabalho(11).

A transposição destas disposições poderá, pois, ser efectuada por analogia, dado que os Estados-membros que já tiverem transposto as supracitadas directivas possuirão nesse caso uma certa experiência na matéria.

4) CARACTERÍSTICAS DA PROPOSTA

a) A presente proposta fundamenta-se no artigo 118o-A do Tratado. Neste sentido, pretende fixar prescrições mínimas em matéria de segurança e de saúde no trabalho no domínio em questão.

---

(7) JO n° L 393 de 30.12.1989, p. 13.

(8) JO n° L 393 de 30.12.1989, p. 18.

(9) JO n° L 156 de 21.6.1990, p. 9.

(10) JO n° L 156 de 21.6.1990, p. 14 .

(11) JO n° C 53 de 28.2.1991, p. 46.

b) A fim de ter em conta o enquadramento jurídico estabelecido pela Directiva 89/391/CEE, a presente proposta constitui uma directiva especial na acepção do seu artigo 16º. Tal implica que determinados considerandos, as disposições relativas à informação, formação, consulta e participação dos trabalhadores (neste caso, os pescadores), bem como as disposições finais, tenham sido redigidos por analogia com as disposições do mesmo teor constantes da Directiva 89/391/CEE e/ou das respectivas directivas especiais mencionadas no ponto 3 c).

Pelos mesmos motivos, as definições constantes do artigo 3º da Directiva 89/391/CEE são aplicáveis à presente proposta, não se encontrando aí repetidas.

c) A proposta inclui no seu artigo 4º uma disposição para o caso de os navios de pesca ou os equipamentos existentes a bordo serem objecto de uma directiva com base no artigo 100º-A, a fim de assegurar a congruência com a presente directiva.

d) As prescrições mínimas propostas foram retomadas ou inspiradas nos textos internacionais referidos no ponto 3 a). Nestes domínios, a proposta privilegia o alargamento e a harmonização em relação à introdução de novas disposições. Contudo, tendo em conta as lacunas existentes nos textos internacionais em matéria de segurança e de condições de trabalho no sector da pesca, foram introduzidas novas disposições nestes domínios. Estas disposições referem-se à adaptação dos postos de trabalho, à organização das tarefas, às condições de vida a bordo, bem como à formação adequada em matéria de segurança e de saúde dos pescadores e a uma formação mais aprofundada, neste domínio, de qualquer pessoa susceptível de comandar um navio.

5) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS

A Comissão consultou e associou à preparação da proposta peritos, bem como representantes dos governos e das organizações de trabalhadores e de empregadores. Em especial, o Comité Paritário para os problemas sociais no sector da pesca marítima foi convidado a apresentar os seus comentários sobre a proposta, que foram tidos em conta na sua elaboração.

O Comité Consultivo para a Segurança, Higiene e Protecção da Saúde no Local de Trabalho (instituído pela Decisão 74/325/CEE do Conselho de 27.6.1974[12] foi consultado e emitiu um parecer globalmente favorável, que foi igualmente tido em conta na redacção da presente proposta.

---

(12) JO n° L 185 de 9.7.1974, p. 15.

6) DESCRIÇÃO DOS ARTIGOS E ANEXOS DA PROPOSTA

- Os artigos 1º e 2º incluem disposições gerais que abrangem o objecto da directiva, o seu âmbito de aplicação e as definições pertinentes.

- Os artigos 3º a 7º fixam as obrigações dos armadores em matéria de segurança e saúde dos pescadores:

  . na exploração do navio (artigo 3º),
  . na sua organização quer se trate de um navio novo (artigo 4º), quer de um navio já armado (artigo 5º) ou de um navio objecto de remodelações (artigo 6º),
  . aquando da sua manutenção (artigo 7º).

- O artigo 8º refere-se à informação dos pescadores em matéria de segurança e de saúde.

- O artigo 9º refere-se à formação dos pescadores em matéria de segurança e de saúde.

- O artigo 10º diz respeito a uma formação mais aprofundada em matéria de segurança e de saúde destinada a qualquer pessoa susceptível de comandar um navio.

- O artigo 11º respeita à consulta e participação dos pescadores.

- O artigo 12º refere-se ao procedimento de adaptação dos anexos.

- Os artigos 13º e 14º incluem as disposições finais.

- O Anexo I estabelece as prescrições mínimas de segurança e de saúde para os navios de pesca utilizados pela primeira vez ou para os navios modificados ou transformados a partir de 1 de Janeiro de 1995.

- O Anexo II estabelece as prescrições mínimas de segurança e de saúde para os navios já armados antes de 1 de Janeiro de 1995.

- O Anexo III estabelece as prescrições mínimas de segurança e de saúde relativas aos meios de salvamento e de sobrevivência.

- O Anexo IV estabelece as prescrições mínimas de segurança e de saúde específicas para os equipamentos de protecção individual utilizados no mar.

PROPOSTA DE DIRECTIVA DO CONSELHO

RELATIVA ÀS PRESCRIÇÕES MÍNIMAS DE SEGURANÇA E DE SAÚDE NO TRABALHO

A BORDO DOS NAVIOS DE PESCA

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 118ºA,

tendo em conta a proposta da Comissão, apresentada após consulta do Comité Consultivo para a Segurança, Higiene e Protecção da Saúde no Local de Trabalho,

em cooperação com o Parlamento Europeu,

tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

considerando que a comunicação da Comissão sobre o seu programa no domínio da segurança, da higiene e da saúde no local de trabalho(1), prevê acções destinadas a melhor integrar a segurança na concepção quer dos navios quer das tarefas;

---

(1) JO nº C 28 de 3.2.1988, p. 3.

considerando que, na Resolução de 21 de Dezembro de 1987 relativa à segurança, higiene e saúde no local de trabalho(2), o Conselho tomou nota da intenção da Comissão de lhe apresentar prescrições mínimas relativas à organização da segurança e da saúde dos trabalhadores no local de trabalho;

considerando que a observância das prescrições mínimas destinadas a garantir um melhor nível de segurança e de saúde a bordo dos navios de pesca constitui um imperativo para assegurar a segurança e a saúde dos trabalhadores em questão;

considerando que as condições particularmente difíceis de trabalho e de vida a bordo dos navios de pesca fazem com que a frequência dos acidentes mortais que se verificam nas profissões da pesca marítima seja muito elevada;

considerando que a presente directiva é uma directiva especial na acepção do nº 1 do artigo 16º da Directiva 89/391/CEE do Conselho, de 12 de Junho de 1989(3), relativa à aplicação de medidas destinadas a promover a melhoria da segurança e da saúde dos trabalhadores no trabalho; que, por este facto, as disposições da referida directiva se aplicam plenamente ao domínio do trabalho a bordo dos navios de pesca, sem prejuízo de disposições mais restritivas e/ou específicas contidas na presente directiva;

considerando que as directivas especiais já adoptadas no domínio da segurança e da saúde no trabalho se aplicam, salvo especificações em contrário, à pesca marítima e que urge, portanto, especificar as características próprias desta actividade a fim de optimizar a aplicação dessas directivas especiais;

---

(2) JO nº C 28 de 3.2.1988, p. 1.

(3) JO nº L 183 de 29.6.1989, p. 1.

considerando que a Directiva do Conselho relativa às prescrições mínimas de saúde e de segurança para promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios(4) se aplica plenamente ao domínio da pesca marítima;

considerando que a presente directiva constitui um elemento concreto no âmbito da realização da dimensão social do mercado interno,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA :

---

(4) JO nº C 183 de 24.7.1990, p. 6.

OBJECTO

Artigo 1o

1) A presente directiva, que é uma directiva especial na acepção do artigo 16o da Directiva 89/391/CEE, estabelece as prescrições mínimas de segurança e de saúde para o trabalho a bordo dos navios de pesca.

2) As disposições da Directiva 89/391/CEE aplicam-se plenamente à globalidade do domínio referido no no 1, sem prejuízo de disposições mais restritivas e/ou específicas contidas na presente directiva.

DEFINIÇÕES

Artigo 2o

Para efeitos da presente directiva entende-se por:

- navio de pesca (a seguir denominado navio): todo e qualquer navio registado num Estado-membro ou que arvore pavilhão de um Estado-membro, utilizado para a captura ou para o processamento do peixe ou outros recursos vivos do mar cujo comprimento entre perpendiculares seja igual ou superior a 12 metros;

- pescador: todo e qualquer trabalhador na acepção da alínea a) do artigo 3º da Directiva 89/391/CEE que exerça uma actividade a bordo de um navio de pesca, bem como qualquer pessoa que, exercendo aí a sua actividade, se encontre subordinada ao capitão do navio, para efeitos de exercício dessa actividade;

- armador: o proprietário registado de um navio, salvo se o navio tiver sido fretado casco nu ou for gerido, total ou parcialmente, por uma pessoa singular ou colectiva diferente do proprietário registado, nos termos de um acordo de gestão; neste caso, considera-se armador, eventualmente, o fretador do navio casco nu ou a pessoa singular ou colectiva que assegure a gestão do navio.

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 3º

Os Estados-membros devem tomar as medidas necessárias para que :

- os armadores verifiquem que os seus navios possam ser utilizados sob a responsabilidade do capitão em condições, designadamente meteorológicas, que não comprometam a segurança e a saúde dos pescadores;

- aquando da aplicação do nº 4 do artigo 8º da Directiva 89/391/CEE, sejam tidos em conta riscos em que eventualmente incorra a restante tripulação.

- os incidentes de mar que tenham ou que possam vir a ter repercussão na saúde e na segurança dos pescadores a bordo sejam objecto de um relatório circunstanciado a enviar à autoridade marítima designada para este efeito e sejam cuidadosa e minuciosamente registados no livro de bordo, caso este seja exigido para o tipo de navio em questão pela legislação ou regulamentação nacional em vigor.

NAVIOS UTILIZADOS PELA PRIMEIRA VEZ

Artigo 4o

Os navios armados pela primeira vez a partir de 1 de Janeiro de 1996 devem satisfazer as prescrições mínimas de segurança e de saúde que constam dos anexos I e III.

Todavia, a aplicação das prescrições mínimas do anexo I aos navios referidos no primeiro parágrafo deste artigo é subordinada à ausência de disposições comunitárias aplicáveis por força do artigo 100º-A do Tratado, na medida em que estas assegurem um grau de protecção pelo menos equivalente.

NAVIOS JÁ UTILIZADOS

Artigo 5o

Os navios armados antes de 1 de Janeiro de 1996 devem satisfazer, no máximo até três anos após esta data, as prescrições mínimas de segurança e de saúde que constam dos anexos II e III.

MODIFICAÇÃO DOS NAVIOS

Artigo 6o

Sempre que, a partir de 1 de Janeiro de 1996, os navios forem submetidos a modificações e/ou transformações que atinjam as suas estruturas, estas modificações e/ou transformações devem estar em conformidade com as prescrições mínimas correspondentes que constam dos anexos I e III.

Artigo 7o

A fim de preservar a segurança e a saúde dos trabalhadores, os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para que o armador

- vele pela manutenção técnica dos navios, instalações e dispositivos, nomeadamente os referidos nos anexos I e II, e pela eliminação, o mais rapidamente possível, dos defeitos encontrados que forem susceptíveis de afectar a segurança e a saúde dos pescadores;

- tome medidas de molde a que seja assegurada a limpeza regular dos navios e do conjunto das instalações e dispositivos para que sejam mantidas condições de higiene adequadas;

- mantenha a bordo do navio meios de salvamento e sobrevivência apropriados, em bom estado de funcionamento, em quantidade suficiente e que correspondam às especificações do anexo III;

- tenha em conta, aquando da aplicação das disposições da Directiva 89/656/CEE(5), as especificações em matéria de equipamentos de protecção individual que constam do anexo IV.

INFORMAÇÃO DOS PESCADORES

Artigo 8o

Sem prejuízo das disposições do artigo 10o da Directiva 89/391/CEE, os pescadores serão informados de todas as medidas a tomar no tocante à segurança e à saúde a bordo dos navios.

---

(5) JO no L 393 de 30.12.1989, p. 18.

FORMAÇÃO DOS PESCADORES

Artigo 9o

Sem prejuízo do artigo 12o da Directiva 89/391/CEE, os pescadores devem receber uma formação adequada, designadamente sob a forma de instruções precisas respeitantes à segurança e à saúde a bordo dos navios.

Esta formação deve tratar em especial da utilização dos meios de salvamento e de sobrevivência e, para os pescadores implicados, da utilização dos aparelhos de pesca e dos equipamentos de tracção, e também dos diversos métodos de sinalização, designadamente a sinalização gestual.

FORMAÇÃO APROFUNDADA

Artigo 10o

Sem prejuízo do disposto no no 3 do artigo 5o da directiva do Conselho relativa às prescrições mínimas de saúde e de segurança para promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios, qualquer pessoa susceptível de comandar um navio deve receber uma formação aprofundada sobre:

- prevenção dos acidentes de trabalho a bordo

- estabilidade do navio e manutenção desta em todas as condições de carregamento e durante as operações de pesca

- navegação e comunicações via rádio.

CONSULTA E PARTICIPAÇÃO DOS PESCADORES

Artigo 11o

A consulta e a participação dos pescadores e/ou dos seus representantes decorrerão em conformidade com o disposto no artigo 11o da Directiva 89/391/CEE, sobre as matérias abrangidas pela presente directiva e pelos respectivos anexos.

ADAPTAÇÃO DOS ANEXOS

Artigo 12o

As adaptações de natureza estritamente técnica dos anexos em função:

- da adopção de directivas em matéria de harmonização técnica e de normalização, respeitantes a certos aspectos do domínio referido pela presente directiva;

e/ou

- do progresso técnico, da evolução das regulamentações ou especificações internacionais e dos conhecimentos no domínio da segurança e da saúde a bordo dos navios;

serão adoptadas de acordo com o procedimento previsto no artigo 17º da Directiva 89/391/CEE.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 13º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, o mais tardar, em 1 de Janeiro de 1995. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

   As disposições adoptadas pelos Estados-membros devem conter uma referência à presente directiva ou serão acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades relativas a esta referência são decididas pelos Estados-membros.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das disposições de direito interno já adoptadas ou que venham a adoptar no domínio regulado pela presente directiva.

3. De cinco em cinco anos, os Estados-membros apresentarão à Comissão um relatório sobre a aplicação prática das disposições da presente directiva, indicando os pontos de vista dos parceiros sociais.

   A Comissão dará conhecimento desse relatório ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social e ao Comité Consultivo para a Segurança, a Higiene e a Saúde no Local de Trabalho.

Artigo 14o

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em

Pelo Conselho,

O Presidente

ANEXO I

PRESCRIÇÕES MÍNIMAS DE SEGURANÇA E DE SAÚDE PARA OS NAVIOS DE PESCA UTILIZADOS PELA PRIMEIRA VEZ, REFERIDOS NOS ARTIGOS 4º, 6º E 7º DA DIRECTIVA

1. **Observação preliminar**

As obrigações previstas no presente anexo aplicam-se sempre que o exijam as características do local de trabalho ou da actividade, as circunstâncias ou um risco a bordo de um navio de pesca.

2. **Estabilidade e solidez**

2.1. A solidez do casco, das superstruturas dos rufos, dos tambores das máquinas, das escadas de escotilha e das outras estruturas, bem como do equipamento, deve permitir ao navio resistir a todas as condições previsíveis do serviço para o qual está destinado.

2.2. O casco de um navio destinado a ser explorado em zonas de gelos deve ser reforçado em função das condições de navegação e da zona de exploração previstas.

2.3. Qualquer navio deve ter e conservar intacta uma estabilidade suficiente para as condições de serviço previstas.

2.4. Qualquer pessoa susceptivel de comandar um navio deve conhecer os parâmetros que condicionam a estabilidade desse navio a fim de a poder preservar em todas as condições de carregamento e nas operações de pesca. As informações sobre as características de estabilidade do navio devem estar disponíveis a bordo e ser acessíveis ao pessoal de quarto.

3. Instalação eléctrica

A instalação eléctrica deve ser concebida e realizada de forma a que não comporte qualquer risco e que garanta:

- a protecção da tripulação e do navio contra os riscos associados à energia eléctrica;

- os serviços necessários à manutenção do navio em condições normais de operacionalidade e habitabilidade sem recurso a uma fonte de energia eléctrica de emergência;

- os serviços essenciais à segurança no caso de avaria na fonte principal de energia eléctrica.

Deve existir um gerador eléctrico de emergência localizado fora da casa das máquinas que possa entrar em funcionamento em caso de incêndio ou outras causas de avaria da instalação eléctrica principal.

O gerador eléctrico de emergência deve estar apto a, durante pelo menos três horas, alimentar simultaneamente:

- o equipamento de comunicação interna, os sistemas de detecção de incêndio e os sinais necessários em caso de emergência;
- os faróis de navegação se funcionarem exclusivamente a energia eléctrica e as luzes de segurança a bordo;
- o funcionamento das bombas de incêndio de emergência ou as bombas de porão caso existam.

O quadro principal de distribuição de electricidade e o quadro de emergência devem estar montados em locais distintos de modo a que não possam estar ambos expostos acidentalmente à água ou ao fogo.

4. Vias, meios de evacuação e saídas de emergência

4.1. As vias ou os meios utilizáveis para a evacuação e as saídas de emergência devem permanecer desobstruídas e conduzir o mais directamente possível ao convés ou a uma zona de segurança e daí a uma embarcação salva-vidas de molde a que os pescadores possam evacuar os locais de trabalho e os alojamentos rapidamente e em segurança.

4.2. O número, a distribuição e as dimensões das vias, meios de evacuação e saídas de emergência devem depender do número máximo de pessoas que possam encontrar-se nesses locais.

4.3. A estanquidade às intempéries ou à água e a resistência ao fogo das portas e outras saídas de emergência devem estar adaptadas à sua localização e à sua função especifica.

As portas de emergência devem poder ser abertas de ambos os lados de forma fácil e imediata por qualquer pessoa que tenha necessidade de as utilizar em caso de emergência.

4.4. As vias, os meios de evacuação e as saídas de emergência específicas devem ser objecto de uma sinalização conforme com a legislação nacional que transpõe a Directiva 77/576/CEE(6).

Esta sinalização deve ser afixada em locais apropriados e ser duradoura.

4.5. As vias, os meios de evacuação e as saídas de emergência, assim como as vias de circulação e as portas que lhes dão acesso, devem estar desobstruídos de molde a que possam ser utilizados sem entraves em qualquer altura.

4.6. As vias, os meios de evacuação e as saídas de emergência que necessitem de iluminação devem estar equipados com uma iluminação de segurança de intensidade adequada, para os casos de falhas na iluminação.

5. **Detecção e luta contra incêndio**

5.1. Consoante as dimensões e a utilização dos navios, os equipamentos neles existentes, as propriedades físicas e químicas das substâncias, os produtos e materiais presentes e o número máximo de pessoas que neles possam encontrar-se, os alojamentos da tripulação, os locais de

---

(6) JO nº L 229 de 7.9.1977, p. 12.

trabalho interiores, assim como o porão do peixe, se pertinente, devem estar apetrechados com equipamento apropriado de luta contra incêndio e, na medida do necessário, com detectores de incêndio e sistemas de alarme.

5.2. Os dispositivos não automáticos de luta contra incêndio devem ser de fácil acesso e manejo.

Este equipamento deve ser objecto de uma sinalização conforme com a regulamentação nacional que transpõe a Directiva 77/576/CEE.

Esta sinalização deve ser afixada em locais apropriados e ser duradoura.

6. **Ventilação dos locais de trabalho fechados**

Devem ser envidados esforços para que haja ar puro em quantidade suficiente nos locais de trabalho fechados, atendendo aos métodos de trabalho aplicados e às condições físicas impostas aos pescadores.

Se for utilizada uma instalação de ventilação, deve ser mantida em bom estado de funcionamento.

Deve existir um sistema de controlo que assinale qualquer avaria, sempre que estiver em causa a saúde dos pescadores.

7. **Temperatura das instalações**

A temperatura dos espaços de habitação, locais de trabalho, instalações sanitárias e instalações para primeiros socorros deve estar de acordo com os fins específicos destes locais.

8. **Iluminação natural e artificial dos locais de trabalho**

8.1. Os locais de trabalho devem, sempre que possível, dispor de iluminação natural suficiente e estar equipados com dispositivos que permitam uma iluminação artificial adequada face às circunstâncias da pesca sem porem em perigo a segurança e a saúde dos pescadores e a navegação de outros navios.

8.2. As instalações de iluminação dos locais de trabalho, escadarias, escadas de mão e vias de circulação devem ser montadas de modo a que o tipo de iluminação previsto não represente qualquer risco de acidente para os pescadores, nem qualquer entrave para a navegação do navio.

8.3. Os locais de trabalho em que os pescadores estejam particularmente expostos a risco em caso de avaria da iluminação artificial devem possuir uma iluminação de emergência de intensidade adequada.

9. **Pavimentos, paredes e tectos dos locais de trabalho**

9.1. Os pavimentos dos locais de trabalho devem estar providos de revestimento antiderrapante e encontrar-se livres de obstáculos.

Os espaços onde estejam instalados postos de trabalho devem apresentar um isolamento térmico e acústico suficiente, atendendo ao tipo de tarefas e à actividade física dos pescadores.

9.2. As superfícies dos pavimentos, das paredes e dos tectos dos locais de trabalho devem permitir ser limpas e renovadas a fim de se obterem as condições de higiene adequadas.

10. **Portas**

10.1 A posição e o número de portas em anteparas estanques e superstruturas interiores estanques às intempéries devem ser reduzidos a um mínimo compatível com as necessidades de rotina e as exigências operacionais do navio de pesca; as escotilhas devem estar equipadas com fechaduras apropriadas.

10.2 As portas, e em especial as portas de correr, sempre que a sua existência não possa ser evitada, devem funcionar sem qualquer risco de acidente para os pescadores, especialmente em condições climatéricas e de mar adversas.

11. **Vias de circulação - zonas de perigo**

11.1 Os corredores, o tronco, a parte exterior do rufo e, de um modo geral, todas as vias de circulação devem estar equipados com parapeitos, corrimãos, cabos vaivém ou outros meios que garantam a segurança da tripulação nas suas actividades a bordo.

As áreas de circulação nas imediações da base e do topo de escadas de mão e de escadarias devem estar providas de revestimento antiderrapante.

11.2 As escadas fixas e as escadarias devem posssuir dimensões e robustez adequadas, com degraus antiderrapantes e corrimãos. Se, no convés superior, o topo de uma escada de mão der para um tronco, deve aí ser instalado um patamar. Se a escada der para uma escotilha no convés superior, os corrimãos devem prolongar-se até encontrarem os parapeitos que protegem essa escotilha.

11.3 Se houver risco de que os pescadores caiam pelas escotilhas do convés ou de um convés para outro, deve existir protecção apropriada, se possível por meio de parapeitos com uma altura adequada que será, em todo o caso, superior a 1 metro.

11.4 Devem ser instaladas bordas falsas eficazes em todas as partes abertas do convés de trabalho com uma altura suficiente que proteja a tripulação da entrada de água para o convés atendendo ao possível estado do mar e às condições climatéricas em que o navio possa ser utilizado. Devem ser instalados embornais ou outros dispositivos similares junto destas bordas falsas para o escoamento rápido das águas.

A altura das bordas falsas fixas deve poder garantir a protecção dos pescadores contra quedas, devendo ser sempre superior a 750 mm.

Todavia, se as bordas falsas com a altura referida constituírem um entrave às operações de pesca nalguma zona do convés, devem ser adoptadas outras disposições que garantam o mesmo nível de segurança.

11.5 Os acessos às instalações que devem ser dispostas por cima do convés com o objectivo de permitir a utilização e a manutenção daquelas devem ser concebidos de maneira que garanta a segurança da tripulação. Devem ser instalados parapeitos ou outros meios de protecção com altura apropriada para impedir as quedas.

11.6 Em arrastões de popa com rampa, esta deve estar equipada com uma porta ou com qualquer outro meio que impeça o acesso da mesma altura das bordas falsas adjacentes, com o fim de proteger os pescadores da entrada de água pela popa e do risco de caírem para a rampa. Esta porta, ou outro dispositivo, deve ser de fácil abertura e fecho, de preferência por comando à distância, e só deve abrir-se para içar a rede, devendo fechar-se logo que a rede de arrasto tenha sido içada para bordo.

12. Concepção dos locais de trabalho

12.1 Os pavimentos das áreas destinadas às artes de pesca e ao processamento das capturas, da casa da máquina, das oficinas, da cozinha e de outras áreas de trabalho devem ser dotados de revestimento antiderrapante.

12.2 As áreas de trabalho devem permanecer livres, estar protegidas do mar e fornecer a necessária protecção dos marinheiros contra as quedas a bordo ou ao mar.

As áreas de processamento das capturas devem ser suficientemente espaçosas, tanto em altura como em superfície.

12.3 O controlo das máquinas propulsoras do navio deve ser efectuado a partir de um local separado e isolado acústica e termicamente da casa das máquinas e ter acesso independente.

12.4 Os comandos dos aparelhos de tracção devem ser instalados numa área suficientemente espaçosa que permita aos operadores trabalharem sem impedimentos.

Os equipamentos de tracção devem também estar apetrechados com dispositivos de paragem automática em caso de utilização indevida e com dispositivos de paragem de emergência.

12.5 O operador dos comandos dos aparelhos de tracção deve ter uma visão adequada sobre estes e sobre a tripulação em serviço.

Se os comandos dos aparelhos de tracção forem accionados a partir da ponte, o operador deve igualmente ter uma visão clara sobre a tripulação em serviço, quer directamente quer através de qualquer outro meio apropriado.

12.6 Deve ser utilizado um sistema de comunicações fiável entre a ponte e o convés de trabalho.

12.7 O percurso a nu dos cabos, dos cabos reais e das peças móveis dos aparelhos deve ser reduzido ao mínimo mediante a aplicação de dispositivos de protecção.

Devem ser instalados dispositivos de controlo para a movimentação de massas, especialmente nos arrastões:

- dispositivos para bloquear os moitões das portas de arrasto

- dispositivos para controlar os movimentos pendulares do saco da rede de arrasto.

13. Espaços de habitação

13.1. A localização, a estrutura, o isolamento acústico e térmico e a disposição dos espaços de habitação da tripulação, dos espaços de serviço e dos respectivos acessos, devem poder assegurar uma protecção adequada do mar e das intempéries, das vibrações e dos efeitos das acelerações, e uma protecção contra emanações provenientes de outros espaços susceptíveis de perturbarem os pescadores durante o período de descanso. Devem ser tomadas medidas apropriadas para a protecção dos não-fumadores contra o incómodo causado pelo fumo do tabaco.

13.2 Os espaços de habitação da tripulação devem ser convenientemente ventilados para garantir um fluxo constante de ar puro e impedir a condensação.

Os alojamentos da tripulação devem estar equipados com iluminação adequada, que compreenda:

- iluminação geral normal de intensidade adequada,

- iluminação geral de intensidade reduzida para não perturbar os pescadores que estão a descansar,

- iluminação individual em todos os beliches.

13.3 A cozinha e o refeitório devem ter dimensões, iluminação e ventilação adequadas e devem, além disso, ser concebidos de modo a que possam ser mantidos dentro de padrões de limpeza adequados.

Deve ser instalada uma despensa de dimensões adequadas e com ventilação suficiente para que se mantenha fresca e seca.

Devem ser instalados frigoríficos ou outro equipamento de conservação de alimentos a baixas temperaturas.

14. Instalações sanitárias

Em navios em que haja alojamentos para a tripulação, devem ser instalados chuveiros com água quente. As instalações sanitárias, lavatórios e chuveiros, se os houver, devem ser convenientemente equipadas e ventiladas. Devem ser instaladas retretes, localizadas em compartimento separado das outras instalações sanitárias. As instalações sanitárias devem ser acessíveis pelos alojamentos da tripulação sem ser necessário passar pelo convés corrido.

15. **Escadas e pranchas de embarque**

Deve ser instalada uma escada de portaló, uma prancha de embarque ou outro dispositivo similar que ofereça um acesso conveniente e seguro a bordo do navio.

16. **Ruído**

Sem prejuízo das regras que transpõem a Directiva 86/188/CEE(7) aplicáveis aos trabalhadores durante o trabalho, o ruído nos espaços de habitação (designadamente os camarotes) e nas instalações sanitárias deve ser reduzido para um nível compatível com a função destes locais.

---

(7) JO nº L 137 de 24.5.1986.

ANEXO II

PRESCRIÇÕES MÍNIMAS DE SEGURANÇA E DE SAÚDE PARA OS NAVIOS DE PESCA JÁ UTILIZADOS, REFERIDOS NOS ARTIGOS 5º E 7º DA DIRECTIVA

1. **Observação preliminar**

As obrigações previstas no presente anexo aplicam-se sempre que o exijam as características do local de trabalho ou da actividade, as circunstâncias ou um risco a bordo de um navio de pesca.

2. **Estabilidade e solidez**

2.1. A solidez do casco, das superstruturas dos rufos, dos tambores das máquinas, das escadas de escotilha e de outras estruturas, bem como do equipamento, deve permitir ao navio resistir a todas as condições previsíveis do serviço para o qual está destinado.

2.2. O casco de um navio destinado a ser explorado em zonas de gelos deve ser reforçado em função das condições de navegação e da zona de exploração previstas.

2.3. Qualquer navio deve ter e conservar intacta uma estabilidade suficiente para as condições de serviço previstas.

2.4. Qualquer pessoa susceptível de comandar um navio deve conhecer os parâmetros que condicionam a estabilidade desse navio a fim de a poder preservar em todas as condições de carregamento assim como nas operações de pesca. As informações sobre as características de estabilidade do navio devem estar disponíveis a bordo e ser acessíveis ao pessoal de quarto.

3. Instalação eléctrica

A instalação eléctrica deve ser concebida e realizada de forma a que não comporte qualquer risco e que garanta:

- a protecção da tripulação e do navio contra os riscos associados à energia eléctrica;

- os serviços necessários à manutenção do navio em condições normais de operacionalidade e habitabilidade sem recurso a uma fonte de energia eléctrica de emergência;

- os serviços essenciais à segurança no caso de avaria na fonte principal de energia eléctrica.

Deve existir um gerador eléctrico de emergência localizado fora da casa das máquinas que possa entrar em funcionamento em caso de incêndio ou outras causas de avaria da instalação eléctrica principal.

O gerador eléctrico de emergência deve estar apto a, durante pelo menos três horas, alimentar simultaneamente:

- o equipamento de comunicação interna, os sistemas de detecção de incêndio e os sinais que possam ser necessários numa emergência;

- os faróis de navegação se funcionarem exclusivamente a energia eléctrica e as luzes de emergência a bordo;

- o funcionamento das bombas de incêndio de emergência ou as bombas de porão caso existam.

O quadro principal de distribuição de electricidade e o quadro de emergência devem estar montados em locais distintos de modo a que não possam estar ambos expostos acidentalmente à água ou ao fogo.

4. Vias, meios de evacuação e saídas de emergência

4.1. As vias ou os meios utilizáveis para a evacuação e as saídas de emergência devem permanecer desobstruídas e conduzir o mais directamente possível ao convés ou a uma zona de segurança e daí a uma embarcação salva-vidas de molde a que os pescadores possam evacuar os locais de trabalho e os alojamentos rapidamente e em segurança.

4.2. O número, a distribuição e as dimensões das vias, meios de evacuação e saídas de emergência devem depender do número máximo de pessoas que possam encontrar-se nesses locais.

4.3. A estanquidade às intempéries ou à água e a resistência ao fogo das portas e outras saídas de emergência devem estar adaptadas à sua localização e à sua função específica.

As portas de emergência devem poder ser abertas de ambos os lados de forma fácil e imediata por qualquer pessoa que tenha necessidade de as utilizar em caso de emergência.

4.4. As vias, os meios de evacuação e as saídas de emergência específicas devem ser objecto de uma sinalização conforme com a legislação nacional que transpõe a Directiva 77/576/CEE.

Esta sinalização deve ser afixada em locais apropriados e ser duradoura.

4.5. As vias, os meios de evacuação e as saídas de emergência, assim como as vias de circulação e as portas que lhes dão acesso, devem estar desobstruídos de molde a que possam ser utilizados sem entraves em qualquer altura.

4.6. As vias, os meios de evacuação e as saídas de emergência que necessitem de iluminação devem estar equipados com uma iluminação de segurança de intensidade adequada, para os casos de falhas na iluminação.

5. **Detecção e luta contra incêndio**

5.1. Consoante as dimensões e a utilização dos navios, os equipamentos neles existentes, as propriedades físicas e químicas das substâncias, os produtos e materiais presentes e o número máximo de pessoas que neles possam encontrar-se, os alojamentos da tripulação, os locais de trabalho interiores, assim como o porão do peixe, se pertinente,

devem estar apetrechados com equipamento apropriado de luta contra incêndio e, na medida do necessário, com detectores de incêndio e sistemas de alarme.

5.2. Os dispositivos não automáticos de luta contra incêndio devem ser de fácil acesso e manejo.

Este equipamento deve ser objecto de uma sinalização conforme com a regulamentação nacional que transpõe a Directiva 77/576/CEE.

Esta sinalização deve ser afixada em locais apropriados e ser duradoura.

6. **Ventilação dos locais de trabalho fechados**

Devem ser envidados esforços para que haja ar puro em quantidade suficiente nos locais de trabalho fechados, atendendo aos métodos de trabalho aplicados e às condições físicas impostas aos pescadores.

Se for utilizada uma instalação de ventilação, deve ser mantida em bom estado de funcionamento.

7. **Temperatura das instalações**

A temperatura dos alojamentos, locais de trabalho, instalações sanitárias e instalações para primeiros socorros deve estar de acordo com os fins específicos destes locais.

8. Iluminação natural e artificial dos locais de trabalho

8.1. Os locais de trabalho devem, sempre que possível, dispor de iluminação natural suficiente e estar equipados com dispositivos que permitam uma iluminação artificial adequada às circunstâncias da pesca sem porem em perigo a segurança e a saúde dos pescadores e a navegação de outros navios.

8.2. As instalações de iluminação dos locais de trabalho, escadarias, escadas de mão e vias de circulação, devem ser colocadas de modo a que o tipo de iluminação previsto não represente qualquer risco de acidente para os pescadores nem qualquer entrave para a navegação do navio.

8.3. Os locais de trabalho em que os pescadores estejam particularmente expostos a risco em caso de avaria da iluminação artificial devem possuir uma iluminação de segurança de intensidade adequada.

9. Pavimentos, paredes e tectos dos locais de trabalho

9.1 Os pavimentos dos locais de trabalho devem estar providos de revestimento antiderrapante e encontrar-se livres de obstáculos.

Os espaços onde estejam instalados postos de trabalho devem apresentar um isolamento térmico e acústico suficiente, atendendo ao o tipo de tarefas e à actividade física dos pescadores.

9.2 As superfícies dos pavimentos, das paredes e dos tectos dos locais de trabalho devem permitir ser limpas e renovadas a fim de se obterem as condições de higiene adequadas.

10. **Portas**

10.1 A posição e o número de portas em anteparas estanques e superstruturas interiores estanques às intempéries devem ser reduzidos a um mínimo compatível com as necessidades de rotina e as exigências operacionais do navio de pesca; as escotilhas devem estar equipadas com fechaduras apropriadas.

10.2 As portas, e em especial as portas de correr, sempre que a sua existência não possa ser evitada, devem funcionar sem qualquer risco de acidente para os pescadores, especialmente em condições climatéricas e de mar adversas.

11. **Vias de circulação - zonas de perigo**

11.1. Os corredores, os troncos, a parte exterior do rufo e, de um modo geral, todas as vias de circulação, devem estar equipados com parapeitos, corrimãos, cabos vaivém ou outros meios que garantam a segurança da tripulação nas suas actividades a bordo.

As áreas de circulação nas imediações da base e do topo de escadas de mão e de escadarias devem estar providas de revestimento antiderrapante.

11.2 As escadas fixas e as escadarias devem possuir dimensões e robustez adequadas, com degraus antiderrapantes e corrimãos. Se, no convés superior, o topo de uma escada de mão der para um tronco, deve aí ser instalado um patamar. Se a escada der para uma escotilha no convés superior, os corrimãos devem prolongar-se até encontrarem os parapeitos que protegem essa escotilha.

11.3 Se houver risco de que os pescadores caiam pelas escotilhas do convés ou de um convés para outro, deve existir protecção apropriada, se possível por meio de parapeitos com uma altura adequada que será, em todo o caso, superior a 1 metro.

11.4 Devem ser instaladas bordas falsas eficazes em todas as partes abertas do convés de trabalho com uma altura suficiente que proteja a tripulação da entrada de água para o convés atendendo ao possível estado do mar e às condições climatéricas em que o navio possa ser utilizado. Devem ser instalados embornais ou outros dispositivos similares junto destas bordas falsas para o escoamento rápido das águas.

A altura das bordas falsas fixas deve poder garantir a protecção dos pescadores contra quedas, devendo ser sempre superior a 750 mm.

Todavia, se as bordas falsas com a altura referida constituírem um entrave às operações de pesca nalguma zona do convés, devem ser adoptadas outras disposições que garantam o mesmo nível de segurança.

12. **Concepção dos locais de trabalho**

12.1 Os pavimentos das áreas destinadas às artes de pesca e ao precessamento das capturas, da casa da máquina, das oficinas, da cozinha e de outras áreas de trabalho devem ser dotados de revestimento antiderrapante.

12.2 As áreas de trabalho devem permanecer livres, estar protegidas do mar e fornecer a necessária protecção dos pescadores contra as quedas a bordo ou ao mar.

As áreas de processamento das capturas devem ser suficientemente espaçosas, tanto em altura como em superfície.

12.3 Sempre que as estruturas do navio o permitirem, os comandos dos aparelhos de tracção devem ser instalados numa área suficientemente espaçosa que permita aos operadores trabalharem sem impedimentos.

Os aparelhos de tracção devem também estar apetrechados com dispositivos de paragem automática em caso de utilização indevida e com dispositivos de paragem de emergência.

12.4 Sempre que as estruturas do navio o permitirem, o operador dos comandos dos aparelhos de tracção deve ter uma visão adequada sobre estes e sobre a tripulação em serviço.

Se os comandos dos aparelhos de tracção forem accionados a partir da ponte, o operador deve igualmente ter uma visão clara sobre a

tripulação em serviço, quer directamente quer através de qualquer outro meio apropriado.

12.5 Deve ser utilizado um sistema fiável de comunicações entre a ponte e o convés de trabalho.

12.6 O percurso a nu dos cabos, dos cabos reais e das peças móveis dos aparelhos deve ser reduzido ao mínimo mediante a aplicação de dispositivos de protecção.

Devem ser instalados dispositivos de controlo para a movimentação de massas, especialmente os arrastões:

- dispositivos para bloquear os moitões das portas de arrasto,

- dispositivos para controlar os movimentos pendulares do saco da rede de arrasto.

13. **Espaços de habitação**

13.1. Os espaços de habitação devem ser instalados de maneira a reduzir ao mínimo os ruídos, as vibrações, os efeitos das acelerações e as emanações provenientes de outros espaços; deve também ser instalada iluminação apropriada.

13.2 Devem ser instalados frigoríficos ou outros equipamentos de conservação de alimentos a baixas temperaturas.

13.3 Devem ser instalados, com a conveniente ventilação, uma retrete e um lavatório e, se possível, um chuveiro.

14. Escadas e pranchas de embarque

Deve ser instalada uma escada de portaló, uma prancha de embarque ou outro dispositivo similar que ofereça um acesso apropriado e seguro a bordo do navio.

ANEXO III

PRESCRIÇÕES MÍNIMAS DE SEGURANÇA E DE SAÚDE RELATIVAS AOS MEIOS DE SALVAMENTO E DE SOBREVIVÊNCIA REFERIDOS NOS ARTIGOS 4º, 5º, 6º E 7º

1 Os navios de pesca que se afastem para além de 20 milhas marítimas da terra mais próxima devem estar equipados com uma radiobaliza de localização de sinistros de escape hidrostático a funcionar na frequência de emergência internacional de 406,025 MHz que inclua um sistema de codificação de acordo com o indicativo rádio do navio. Esta radiobaliza deve ser facilmente transferível para um aparelho colectivo de salvamento.

2. As jangadas ou embarcações salva-vidas devem ser em número suficiente para acolher todas as pessoas presentes a bordo e devem ser colocadas e fixadas em pontos donde possam ser lançadas à água de forma segura por simples efeito de gravidade sem obstáculos verticais ou horizontais entre elas e o mar; devem, além disso, ter acesso fácil, rápido e seguro.

3. O armamento das jangadas e das embarcações salva-vidas deve ser concebido de forma que permita um embarque rápido; deve também permitir o contacto visual tanto de dia como de noite e ainda ser detectado por radar; deve incluir:

- um croque para os aparelhos que não sejam pneumáticos e cabos,

- remos e toletes em número excedentário

- reservas de alimentos e de água doce suficientes para 3 dias

- instruções e material adequado para sobrevivência

- uma caixa de medicamentos estanque à água, que responda às prescrições mínimas previstas para a categoria D do Anexo II da directiva do Conselho relativa às prescrições mínimas de saúde e segurança para promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios.

Deve ser praticado um teste de lançamento à água das embarcações pelo menos uma vez de três em três meses.

4 As bóias, os coletes de salvação e os fatos de imersão devem ser em número suficiente e de acesso fácil e rápido. Devem ser colocados corrimãos e pegas nas proximidades dos fatos de imersão a fim de que seja mais fácil vesti-los.

ANEXO IV

PRESCRIÇÕES MÍNIMAS DE SEGURANÇA E DE SAÚDE RELATIVAS AOS EQUIPAMENTOS DE PROTECÇÃO INDIVIDUAL REFERIDOS NO ARTIGO 7º

1. Para os trabalhos a efectuar no convés corrido, caso o equipamento de protecção colectiva, como bordas-falsas, peitoris, aros de protecção e corrimãos, não proporcione um nível aceitável de segurança, deve ser utilizado vestuário de trabalho que tenha uma reserva de flutuabilidade e um arnês incorporado.

2. Os equipamentos de protecção individual envergados como vestuário ou por cima de uma peça de vestuário devem ser em cor viva e que contraste bem com o meio marinho e ser bem visíveis na obscuridade.

3. Os equipamentos de protecção individual utilizados para a protecção da cabeça ou para a protecção dos olhos devem poder ser presos solidamente por cima da cabeça.

PARTE 1 : IMPLICAÇÕES FINANCEIRAS

1. DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO :

Proposta de Directiva do Conselho
relativa às prescrições mínimas de segurança
e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca

2. RUBRICAS ORÇAMENTAIS EM QUESTÃO

B3-4310: Medidas no domínio da protecção da saúde, da higiene e da segurança no local de trabalho, incluindo as medidas específicas com vista à realização do mercado interno.

A 2510 : Comités obrigatórios (Comité de adaptação referido no artigo 17º da Directiva 89/391/CEE).

A 2531 : Comité Consultivo para a Segurança, Higiene e Protecção da Saúde no Local de Trabalho.

3. BASE JURÍDICA

Artigo 118º-A do Tratado CEE.

4. DESCRIÇÃO DA ACÇÃO

4.1. Objectivos específicos da acção

4.1.1. Objectivos da proposta de directiva

A proposta tem por objectivos:

. promover melhores condições de trabalho em matéria de segurança e de saúde a bordo dos navios de pesca;

. dar resposta aos riscos que podem resultar da livre circulação dos trabalhadores;

. promover a existência a bordo de meios adequados de salvamento e de sobrevivência, bem como a utilização de equipamentos de protecção individual adaptados à especificidade do trabalho no mar.

4.1.2. Características da proposta de directiva (em especial as que têm consequências financeiras)

4.1.2.1. A proposta deve ser adaptada e completada, nomeadamente os seus anexos, a fim de especificar ou desenvolver determinados aspectos da sinalização de segurança e/ou de saúde.

4.1.2.2. A proposta prevê que os Estados-membros apresentem à Comissão as disposições de direito interno de aplicação da proposta e relatórios de execução.

4.1.2.3. Além disso, a proposta prevê um Comité para assistir a Comissão durante os trabalhos complementares.

As consequências financeiras encontram-se nas acções complementares previstas e a prever.

4.2. Duração

Indeterminada.

4.3. População abrangida pela acção

Os meios da pesca marítima.

5. CLASSIFICAÇÃO DA DESPESA

5.1. DNO

6. NATUREZA DAS DESPESAS

6.1. Financiamento a 100%

7. INCIDÊNCIA FINANCEIRA

7.1. Modo de cálculo

7.1.1. Natureza das actividades complementares a realizar após a adopção da directiva

a) Acompanhamento da aplicação da directiva a nível dos Estados-membros

b) Revisão dos anexos

c) Consulta de peritos

d) Funcionamento do Comité de adaptação

e) Consulta do Comité Consultivo para a Segurança, Higiene e Protecção da Saúde no Local de Trabalho.

7.1.2. Tipos de actividade decorrentes do ponto 5.1. e respectivas consequências financeiras

Trata-se de:

* contratos de estudo e/ou de prestação com o objectivo de:
  - comparar e avaliar as informações recebidas pela Comissão,
  - analisar os problemas ligados ao funcionamento da directiva,
  - analisar os problemas ligados aos anexos e preparar as respectivas adaptações à directiva;

* despesas para reuniões de consulta de peritos;

* despesas de funcionamento do Comité de adaptação;

* despesas de consulta do Comité Consultivo para a Segurança, Higiene e Protecção da Saúde no Local de Trabalho.

7.1.3. Cálculo das despesas

Dado que as actividades complementares apenas são conhecidas do ponto de vista da sua natureza e tipo, sem conterem uma indicação numérica ou de grandeza, torna-se impossível prever todas as despesas de forma precisa.

As despesas são calculadas com base na unidade "homem/mês" que se situa actualmente em 4 000 ecus.

Os custos da convocação de um perito governamental foram calculados em 420 ecus e os de um perito não governamental em 545 ecus (diários). As despesas serão repartidas por vários anos e progressivas. Os montantes constantes do ponto 7.3. correspondem a estimativas globais.

No que respeita ao número A 2510 (Comité de adaptação), o montante prevê uma frequência de convocação de peritos do grupo 3 (peritos governamentais) de 2 reuniões em 1994, seguidas de 3 reuniões anuais a partir de 1995.

Relativamente ao número A 2531 (Comité Consultivo), o montante prevê a convocação de duas reuniões anuais por um grupo *ad hoc* de 12 membros, dos quais 4 são peritos governamentais. O grupo *ad hoc* reunir-se-á a partir de 1995.

7.2.

7.3. Calendário das dotações de autorização (DA) e de pagamento (DP)

Número B3-4310

As dotações afectadas a esta acção serão determinadas anualmente em função das disponibilidades e das dotações fixadas, no âmbito do processo orçamental, para as acções abrangidas por este número.

O montante considerado necessário para 1993 é de 250 000 ecus. A partir de 1994, as dotações a afectar a esta acção terão uma evolução pelo menos semelhante à do conjunto das acções abrangidas pelo número B3-4310.

Número A 2510

	DA (ECU)	DP (ECU)
1993	---	---
1994	20 000	20 000
1995	30 000	30 000
1996	30 000	30 000
1997	30 000	30 000
	110 000	110 000

Número A 2531

	DA (ECU)	DP (ECU)
1993	-----	-----
1994	-----	-----
1995	12 000	12 000
1996	12 000	12 000
1997	12 000	12 000
	36 000	36 000

8. DISPOSIÇÕES ANTI-FRAUDE

Nada.

PARTE 2 : DESPESAS ADMINISTRATIVAS

1. PESSOAL NECESSÁRIO À EXECUÇÃO EXCLUSIVA DA ACÇÃO

A partir de 1993, um funcionário de categoria A a tempo inteiro, um funcionário de categoria B a tempo inteiro e um funcionário de categoria C a tempo inteiro.

Estes recursos são conseguidos quer por transferências internas, quer no âmbito da decisão da Comissão sobre a programação dos seus recursos.

2. MONTANTES NECESSÁRIOS PARA DESPESAS DE PESSOAL

As despesas relativas ao pessoal solicitado no ponto 1 são estimadas em 240 000 ecus anuais a partir de 1993 e serão cobertas pelas dotações inscritas na parte A da secção III do Orçamento Geral.

PARTE III : ELEMENTOS DE ANÁLISE CUSTO-EFICÁCIA

1. OBJECTIVOS E COERÊNCIA COM A PROGRAMAÇÃO FINANCEIRA

1.1. Objectivo específico da acção proposta

Aplicação da proposta de directiva.

1.2. A acção está prevista na programação financeira da DG para os anos em questão ?

Sim.

1.3. Objectivo mais geral definido na programação financeira da DG a que corresponde a acção

Saúde e segurança nos locais de trabalho.

2. JUSTIFICAÇÃO DA ACÇÃO

a) Custo

O custo é muito semelhante ao de acções análogas relativas a outras propostas de directivas. Apenas o montante do número B3-4310, que corresponde a 250 000 ecus em 1993, é ligeiramente superior devido à tecnicidade inerente ao domínio em questão.

b) Efeitos derivados

A proposta de directiva destina-se a substituir a abordagem tradicional da segurança: segurança do navio e só depois a segurança dos homens, caso a segurança do navio esteja em risco (ou seja, segurança dos meios de intervenção), pela abordagem, em primeiro lugar, da segurança dos homens no trabalho e, em seguida, da segurança do navio, que constitui o capital do armador (capital tradicionalmente remunerado a partir da venda de peixe variando proporcionalmente entre 50% e 65%). Neste contexto, poderão ocorrer reclassificações entre as acções a favor da segurança do navio e da segurança dos homens.

c) Efeitos multiplicadores

As mesmas razões que levam a pensar em efeitos derivados poderão, a nível dos Estados-membros, produzir um efeito multiplicador.

3. ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO DA ACÇÃO

3.1. Nada.

3.2. Nada.

3.3. Nada.

FICHA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO

DA PROPOSTA SOBRE A ACTIVIDADE DAS PME

****

Título da proposta :

Proposta de directiva relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde no trabalho a bordo dos navios de pesca.

Número de referência : 349.1

Proposta

1) **Justificação da proposta quanto ao princípio da subsidiariedade - Objectivos principais**

a) As regulamentações nacionais dos Estados-membros no domínio da segurança e da saúde a bordo dos navios de pesca são todas elas transpostas de um número limitado de convenções ou disposições emitidas por organizações internacionais. A análise das regulamentações nacionais revela a sua grande heterogeneidade.

Acresce que a maior parte dos textos pouco ou nada trata aspectos de segurança do trabalho a bordo, concentrando-se sobre os problemas de segurança do navio e de segurança da navegação, bem como sobre o equipamento de salvamento. Ora, as estatísticas de acidentes produzidas a nível comunitário mostram que os acidentes de trabalho propriamente ditos representam metade do total de acidentes mortais no sector pesqueiro.

b) Com a livre circulação dos trabalhadores, importa que estes possam usufruir de um nível de protecção igual a bordo dos navios dos diversos países. Todavia, em muitos Estados-membros os navios pequenos não são, na maior parte dos casos, abrangidos pela regulamentação.

c) As estatísticas de acidentes mostram que, de todas as grandes actividades humanas, a pesca marítima é a mais perigosa. Verificam-se, em média, 10 vezes mais acidentes mortais neste sector do que nas actividades consideradas de alto risco : minas, construção e agricultura. As estatísticas mostram igualmente uma maior frequência de acidentes nos navios de pequenas dimensões.

Impacto sobre a actividade

2) Empresas visadas

a) Todas as empresas que explorem navios de pesca com mais de 12 metros de comprimento (na prática, portanto, todos os navios em que opere mais de uma pessoa).

b) Dimensão das empresas :

ver Anexo 1

Pode considerar-se que quase todas as empresas de pesca são PME.

c) Distribuição geográfica :

todo o litoral comunitário, mas principalmente a faixa atlântica da Península Ibérica, a Bretanha, a costa da Mancha e do Mar do Norte e a costa adriática.

3) Obrigações das empresas

Os navios novos devem respeitar as prescrições mínimas; os navios antigos devem respeitar determinadas prescrições mínimas; aquando de transformações posteriores dos navios antigos, devem ser aplicadas as prescrições mínimas aplicáveis aos navios novos. Estas prescrições incidem em aspectos tais como: solidez e estabilidade, instalações eléctricas, ventilação, saídas de emergência, adaptação dos locais de trabalho, etc.

Por outro lado, a directiva prevê a transmissão às autoridades marítimas de relatórios pormenorizados sobre os acontecimentos ocorridos no mar com impacto na saúde e na segurança dos pescadores; obrigações por parte do armador em matéria de assistência técnica e de limpeza; informação, consulta e formação adequada dos pescadores no domínio da saúde e da segurança a bordo do respectivo navio, bem como formação aprofundada de qualquer pessoa susceptível de encomendar um navio, relativamente às condições de saúde e segurança.

4) Quais os possíveis efeitos económicos da proposta ?

Ao nível do emprego

Dado que a directiva deverá ser aplicada a partir de 1 de Janeiro de 1995, é difícil estimar o impacto que poderá ter a esta distância. Com efeito, a Comunidade Europeia tem vindo a promover, desde 1983, uma política voluntarista de diminuição das capacidades de pesca, tendo em vista a adaptação aos recursos disponíveis (política de quotas de capturas por país e por zonas de pesca), que nos próximos anos se traduzirá pelo desaparecimento de uma parte considerável da frota.

Planos de orientação plurianuais (P.O.P.)

Primeiro P.O.P. 1987-1991

Objectivo : Globalmente,

redução de 3% em arqueação bruta (TAB)

e de 2% em potência motriz (KW).

Segundo P.O.P. 1992-1996

Os objectivos não foram ainda definidos com precisão (não o serão antes do final de 1991) mas as perspectivas, com as devidas reservas, apontam para uma redução mínima da ordem dos 10% em potência até ao final de 1996, tendo em conta, designadamente, que as reduções previstas no primeiro plano não foram ainda concretizadas.

De qualquer modo, as repercussões sobre o emprego decorrentes da aplicação da directiva serão nitidamente menos significativas do que os efeitos da política de redução de capacidades, tanto mais que os navios a excluir da frota serão principalmente os mais antigos e, portanto, menos conformes com as exigências de segurança formuladas na directiva.

A aplicação da directiva em si só poderá repercutir-se ao nível do emprego se se verificar que é necessário excluir outros navios da frota, devido à sua incapacidade de adaptação. Esta eventualidade é considerada pouco provável.

Ao nível do investimento e da competitividade

Face aos números avançados pelos representantes dos Estados-membros, os custos adicionais podem representar entre 3 e 5% do valor de um navio novo, se bem que, em relação a navios antigos, possa elevar-se a 15% do valor comercial. Em relação a navios novos, os custos adicionais prendem-se sobretudo com a insonorização. A proposta deverá ter um impacto positivo, compensando largamente os custos adicionais através da melhoria da segurança a bordo, de que resultam custos de exploração mais baixos. As poucas empresas de pesca que nestes últimos anos procuraram melhorar a segurança do trabalho a bordo registaram um aumento de competitividade relativamente aos seus concorrentes imediatos.

Além disso, os custos directos e indirectos dos acidentes no mar são muito elevados. No que se refere ao Reino Unido, só o custo das operações de busca e salvamento no mar em navios de pesca representa 2% do valor do peixe capturado.

No intuito de facilitar a adaptação dos navios de pesca já em serviço, está previsto um período de transição de 3 anos após a data de entrada em vigor das prescrições da directiva para os navios novos.

5) A proposta não prevê qualquer disposição específica para as PME, visto que estas constituem o grosso do sector.

Consulta

6) Lista das organizações consultadas

a) Comité Paritário para os Problemas Sociais na Pesca Marítima. Observações globalmente favoráveis, com algumas reservas por parte dos armadores. As observações feitas pelo Comité foram tomadas em consideração na proposta.

b) Comité Consultivo para a Segurança, Higiene e Protecção da Saúde no Local de Trabalho (comité tripartido, com representantes dos Governos, dos empregadores e dos trabalhadores). Parecer globalmente favorável. As observações feitas pelo Comité foram tomadas em consideração na proposta.

Em ambos os casos, as reservas diziam inicialmente respeito ao facto de a proposta não contemplar os trabalhadores independentes, o que, por motivos jurídicos relacionados com o artigo 118º-A e com a directiva-quadro, se afigura impossível. Alguns armadores teriam preferido que a directiva fosse aplicável apenas aos navios com mais de 13,5 ou 15 metros.

REPARTIÇÃO DAS FROTAS SEGUNDO O TAMANHO DOS NAVIOS — Ano de 1986

PAÍS / TAMANHO em metros	RFA	FRANÇA	ITÁLIA	PAÍSES BAIXOS	BÉLGICA	DINAMARCA	ESPANHA	
9 - 11,9 m	107	2676	3251	30	2	652	16	
12 - 17,9 m	328	1242	2996	126	29	1006	1487	
18 - 23,9 m	84	520	1448	165	63	389	1117	
24 - 29,9 m	83	125	560	173	59	110	566	
30 - 35,9 m	25	72	140	187	46	140	279	
36 - 41,9 m	2	17	14	145	8	68	96	
42 m e +	17	90	64	37	0	23	170	
Total	646	4742	8473	869	207	2388	3731	210 0,3

0 - 8,9 m	281	9227	17661	55	0	482	0	
Comprimento desconhecido	2	10	1083	135	0	384	11552	
Total	929	13979	27217	1059	207	3254	15283	639

Fonte : EUROSTAT, Série FISH, data de publicação : Maio de 1991.

REPARTIÇÃO DAS FROTAS SEGUNDO O TAMANHO DOS NAVIOS EM PERCENTAGEM *Ano de 1986*

PAÍS TAMANHO em metros	RFA	FRANÇA	ITÁLIA	PAÍSES BAIXOS	BÉLGICA	DINAMARCA	ESPANHA
9 - 11,9 m	11,52	19,14	11,94	2,83	0,97	20,04	0,10
12 - 17,9 m	35,31	8,88	11,01	11,90	14,01	30,92	9,73
18 - 23,9 m	9,04	3,72	5,32	15,58	30,43	11,95	7,31
24 - 29,9 m	8,93	0,89	2,06	16,81	28,50	3,38	3,70
30 - 35,9 m	2,69	0,52	0,51	17,66	22,22	4,30	1,83
36 - 41,9 m	0,22	0,12	0,05	13,79	3,86	2,09	0,63
42 m e +	1,83	0,64	0,24	3,49	0,00	0,71	1,11
% Total	69,54	33,92	31,13	82,06	100,00	73,39	24,41
0 - 8,9 m	30,25	66,01	64,89	5,19	0,00	14,81	0,00
Comprimento desconhecido	0,22	0,07	3,98	12,75	0,00	11,80	75,59
Total geral	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte : EUROSTAT, Série FISH, data de publicação : Maio de 1991.

CARACTERÍSTICAS DA PESCA NA CEE

País	Pescado desembarcado				Frota		Marítimos		Ratio por marítimo	
	Toneladas	Indust.	Milhões ecus	Indust.	Unidades	TAB	Número	a tempo inteiro	Valor des. (1000 ecus)	TAB
Dinamarca	1868000	1470000	452		6605	123600	7317		61774	16,89
Irlanda	213000	13000	96		1600	41000	7000	3100	13714	5,86
R.F.A.	169000	37000	119		791	60000	3091	1898	38499	19,41
Reino Unido	664000		578		8293	168439	22217	16976	26016	7,58
França	834000	63000	1211		19227	205016	19000		63737	10,79
Portugal	331000	9000	312		8816	188064	40996		7610	4,59
Espanha	1000000		1500		14418	421401	93500		16043	4,51
Países Baixos	450000		350		1076	171626	4000		87500	42,91
Bélgica	30000	1000	70		205	25445	1271	1271	55075	20,02
Grécia	147000		429		15600	181109	40164	28114	10681	4,51
Itália	365000		1254		25977	283624	54450		23030	5,21
CEE	6071000		6371		102608	1869324	293006		21744	6,38

Fonte : CEE - Data-Room DG XIV. Edição : Junho de 1991.

Ano de 1989 (salvo nos casos abaixo indicados, na coluna correspondente)

Dinamarca						1988	
Irlanda	1988	1988	1988	1986	1986	1986	1986
R.F.A.						1987	
Reino Unido							
França	1988	1988	1988	1986	1986	1987	
Portugal			1986				
Espanha	1986		1986	1986	1986	1986	
Países Baixos	1986		1986	1986	1988		
Grécia				1986	1986		
Itália				1988	1988	1988	

-71-

ISSN 0257-9553

COM(91) 466 final

DOCUMENTOS

PT **04 03**

N.° de catálogo : CB-CO-91-512-PT-C

ISBN 92-77-77550-5

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias
L-2985 Luxemburgo