

DA CONCRETIZAÇÃO DA PROTEÇÃO CONVENCIONAL AO TRABALHADOR MARÍTIMO DA INDÚSTRIA DO PETRÓLEO NO BRASIL: UMA ANÁLISE DAS CONVENÇÕES DE SAÚDE, CONDOTA E SEGURANÇA AQUAVIÁRIAS DA ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO ANTE A NORMATIZAÇÃO INFRALEGAL BRASILEIRA

THE CONCRETIZATION OF CONVENTIONAL PROTECTION FOR MARITIME WORKERS IN THE PETROLEUM INDUSTRY IN BRAZIL: AN ANALYSIS OF THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION'S CONVENTIONS ON HEALTH, CONDUCT, AND WATERWAY SAFETY BEFORE THE BRAZILIAN REGULATION

Carlos Humberto Rios Mendes Júnior¹

RESUMO: As peculiaridades da prestação laboral embarcada atinentes aos trabalhadores da indústria do petróleo tornam imprescindível a existência de normas específicas aptas a garantir a sua segurança e saúde. A Organização Internacional do Trabalho demonstra particular preocupação na produção de convenções nesse escopo. Para concretizá-las, o Brasil depende da normatização infralegal. O objetivo deste trabalho é utilizar do método analítico-dedutivo para estudar as convenções da OIT ante as normas infralegais, de maneira a mapear a grade de proteção ao trabalhador desta indústria. Concluímos que a produção normativa infralegal brasileira nesta área é deficiente, perigosamente afastando os compromissos internacionais da realidade nacional.

PALAVRAS-CHAVE: Trabalhador Marítimo Petrolero. Proteção. OIT.

ABSTRACT: The peculiarities of maritime labor for workers in the oil industry make it essential to have specific standards capable of guaranteeing their safety and health. The International Labor Organization is particularly concerned with producing conventions in this scope. To achieve them, Brazil depends on infralegal regulations. The objective of this work is to use the analytical-deductive method to study the ILO conventions in the face of administrative norms, in order to map the protection grid for workers in this industry. We conclude that the Brazilian non-statutory normative production in this area is deficient, dangerously distancing international commitments from national reality.

KEYWORDS: Maritime Oil Worker. Protection. ILO.

1 Mestre em Direito Constitucional pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte; especialista em Direito do Trabalho pela Pontifícia Universidade Católica de Minas Gerais; graduado em Direito pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte; policial federal. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/7457041600788205>. E-mail: carlos.chrmj@pf.gov.br

SUMÁRIO: 1 – Introdução; 2 – A integração das convenções da Organização Internacional do Trabalho; 3 – As Convenções da OIT relativas ao trabalho marítimo; 4 – As Normas Regulamentadoras do antigo Ministério do Trabalho; 5 – As NORMAMs da Marinha do Brasil; 6 – Conclusão; 7 – Referências bibliográficas.

1 – Introdução

A Constituição Federal de 1988, no que pese trazer um rol de direitos trabalhistas de importância ímpar, mostra sua real genialidade ao afirmar que ditos direitos e garantias, previstos no próprio texto constitucional, não excluem os decorrentes dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte (art. 5º, § 2º).

É assim que, ao contrário de engessar as possibilidades de salvaguarda ao trabalhador brasileiro como ocorreria se abarcasse seus direitos *numerus clausus*, as expande, permitindo que a ratificação de convenções venha a aprimorar o nível de proteção laboral brasileira, bem como que esta se adeque às preocupações mais pungentes a nível internacional, oxigenando-a.

Dito isto, o trabalho marítimo embarcado é área das mais importantes para a economia internacional, assumindo particular destaque quando se analisa a subárea que engloba o trabalhador marítimo embarcado da indústria do petróleo. No caso brasileiro, como a maior parte da produção petrolífera ocorre no mar, tal labor mostra-se imprescindível à manutenção da matriz energética nacional.

Ocorre que o ambiente laboral do trabalhador marítimo petroleiro, seja em embarcações ou plataformas de petróleo, é cheio de riscos à saúde e segurança, bem como particularidades atinentes aos marinheiros em geral, criando uma sobreposição de situações que torna imprescindível a criação de normas de especificidade sem igual, aptas a amparar seus direitos e resguardar suas vidas.

Foi assim que o Brasil assinou mais de 25 convenções internacionais que tratam do trabalhador marítimo embarcado e/ou embarcado petroleiro, todas no âmbito da Organização Internacional do Trabalho, que vem há décadas mostrando preocupação com essa área laboral.

Todavia, sua ratificação e eventual internalização ao direito brasileiro em nada produz efeito sem a devida criação de normas infralegais que as regulamentem, eis que necessário adequar do abstrato ao concreto os compromissos internacionais à realidade brasileira (bem como regular sua obrigatoriedade, respeito e fiscalização).

Nosso objetivo, assim, é analisar as convenções firmadas pelo Brasil, no âmbito da OIT, que tratam do trabalhador marítimo, para depois estudar a normativa infralegal atualmente existente, perpassando toda a cadeia de proteção, para sopesar a concretização, ou não, do disposto nos compromissos internacionais.

2 – A integração das convenções da Organização Internacional do Trabalho

Na seara justralhista a integração das normas internacionais do trabalho no direito nacional decorre, principalmente, da ratificação das convenções aprovadas pela Conferência Internacional do Trabalho, no âmbito da Organização Internacional do Trabalho. A Organização Internacional do Trabalho – OIT é um organismo internacional com sede em Genebra, ao qual podem filiar-se todos os países-membros da Organização das Nações Unidas².

Ela é composta pela i) Conferência Geral, constituída de representantes dos Estados-membros, realizando sessões pelo menos uma vez por ano, às quais comparecem as delegações de cada Estado, compostas segundo o princípio do tripartismo (membros do governo, dos empregados e dos empregadores); pelo ii) Conselho de Administração, órgão colegiado que exerce a administração da OIT, composto também segundo o princípio do tripartismo, mas apenas com representantes dos países de maior importância industrial; e a iii) Repartição Internacional do Trabalho, que possui um Diretor-Geral³.

Sua criação remete ao Tratado de Versalhes, de 1919, ainda no âmbito da Sociedade das Nações (predecessora da ONU), e suas finalidades correspondem ao trazido pela Declaração da Filadélfia, de 1944, quais sejam: promover e aplicar os princípios e direitos fundamentais no trabalho; desenvolver as oportunidades para que os homens e as mulheres tenham um emprego digno; alargar a proteção social; e reformar o tripartismo e o diálogo social⁴.

Os princípios orientadores da OIT giram em torno da ideia de que a pobreza, onde quer que exista, constitui perigo para a prosperidade de todos; que a liberdade de expressão e a de associação são condições indispensáveis para o progresso; e de que todos os seres humanos têm direito de efetuar seu progresso material e o seu desenvolvimento espiritual com liberdade, dignidade, segurança econômica e oportunidades iguais⁵.

A sua base primordial de referência, contudo, pode ser expressa pelo texto do art. 427 do Tratado de Versalhes, que se tornou emblemático: o trabalho não é mercadoria.

Isso posto, as convenções da OIT são tratados multilaterais abertos, de caráter normativo, que contêm normas gerais cujo destino é a incorporação ao direito interno dos países que manifestarem sua adesão ao respectivo tratado.

2 NASCIMENTO, Amauri Mascaro. *Iniciação ao direito do trabalho*. 25. ed. São Paulo: LTr, 1999. p. 133.

3 *Idem*.

4 SÜSSEKIND, Arnaldo. *Direito internacional do trabalho*. 3. ed. São Paulo: LTr, 2000. p. 203.

5 HUSEK, Carlos Roberto. *Curso básico de direito internacional público e privado do trabalho*. 2. ed. São Paulo: LTr, 2011. p. 98.

Eles podem ser ratificados por qualquer dos Estados-membros desse órgão a qualquer tempo, por um número irrestrito de países (ainda que o Estado-membro não integrasse a OIT quando da aprovação do tratado)⁶.

Existem três tipos de convenções da OIT: as autoaplicáveis, que têm eficácia direta e imediata e não dependem de outra norma para sua aplicação; as convenções de princípios, que dependem de leis ou outros atos para que possam ser aplicadas; e as promocionais, que fixam programas que devem ser implantados⁷.

Ao ingressar na OIT e aderir à sua Constituição, o Estado contrai a obrigação formal de submeter toda convenção, no prazo máximo de 18 meses de sua adoção, à autoridade nacional competente para sua aprovação⁸. Isso, pois a ratificação do tratado constitui ato de Governo, mas este só poderá promovê-la depois de aprovado o correspondente texto pela autoridade competente, vez que as normas da OIT não correspondem a leis supranacionais, capazes de ter eficácia jurídica no direito interno dos Estados-membros⁹.

Assim, a incorporação na legislação nacional dos preceitos autoaplicáveis ou dos princípios da convenção ratificada depende do direito público nacional. Pela teoria monista, não há independência entre a ordem jurídica internacional e a nacional, razão pela qual a ratificação do tratado por um Estado implica a incorporação automática de suas normas à respectiva legislação interna. Para a teoria dualista, por sua vez, as duas ordens jurídicas, nacional e internacional, são independentes, sendo a ratificação do tratado a assunção do compromisso de legislar (sob pena de responsabilidade do Estado na esfera internacional), mas a modificação ou complementação do sistema jurídico interno exige um ato formal por parte do legislador nacional¹⁰.

No Brasil, de acordo com o art. 49, I, da Constituição Federal de 1988, a autoridade nacional a quem compete resolver em caráter definitivo pela aprovação ou não dos tratados é o Congresso Nacional, que o faz através do Decreto Legislativo. A integração da norma internacional no direito interno ocorre, contudo, apenas no momento em que a ratificação do tratado, promovida pelo Presidente da República, entra em vigor nos níveis externo (com o depósito do instrumento de ratificação na OIT), e interno (com a publicação do chamado

6 SÜSSEKIND, Arnaldo. Integração das convenções da OIT na legislação social-trabalhista brasileira. *Revista da Academia Brasileira de Letras Jurídicas*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 5, p. 29-35, jan./jun. 1994, p. 39.

7 NASCIMENTO, Amauri Mascaro; NASCIMENTO, Sônia Mascaro. *Curso de direito do trabalho*. 29. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 144.

8 SÜSSEKIND, Arnaldo. *Direito constitucional do trabalho*. 4. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2010. p. 83.

9 SÜSSEKIND, Arnaldo. Integração das convenções da OIT na legislação social-trabalhista brasileira. *Revista da Academia Brasileira de Letras Jurídicas*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 5, p. 29-35, jan./jun. 1994, p. 30.

10 SÜSSEKIND, Arnaldo. *Direito constitucional do trabalho*. 4. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2010. p. 84.

“Decreto de Promulgação”, adotado no país desde os tempos do Império, condição essencial para a eficácia jurídica da convenção no território nacional)¹¹⁻¹².

Assim, alguns entendem que o Brasil é dualista, necessitando que o tratado se transforme em lei, em espécie normativa interna (o decreto), para ser aplicado¹³, enquanto outros, com respaldo no disposto no art. 105, III, da CF/88, defendem que o país seria, em realidade, monista¹⁴.

Isso posto, a jurisprudência contemporânea do Supremo Tribunal Federal é a de que diplomas internacionais, ao ingressarem na ordem jurídica interna, fazem-no com o *status* de norma infraconstitucional.

Contudo, tratando-se de documentos normativos internacionais referentes a *Direitos Humanos*, seu *status* de ingresso interno no país, segundo o STF, é de diploma supralegal e, caso a ratificação tenha sido feita com o quórum especial referido pelo § 3º do art. 5º da Constituição, este nível será ainda mais elevado, sendo-lhes conferido *status* de emenda constitucional¹⁵.

Nesse sentido, a doutrina trabalhista entende em peso^{16,17,18} que as convenções internacionais do trabalho, da OIT, são percebidas como tratados de direitos humanos, como reflexo dos direitos sociais fundamentais que são.

Assim, caso sua ratificação seja feita conforme o *quorum* necessário, assumem também *status* de emenda constitucional.

3 – As convenções da OIT relativas ao trabalho marítimo

As Convenções ns. 108¹⁹ e 185²⁰ tratam dos documentos de identidade dos marítimos, com vistas à padronização e facilitação dos trâmites de entrada em portos estrangeiros, trânsito e repatriação dos trabalhadores desta classe²¹. A Convenção nº 108 foi substituída pela de nº 185, tendo sido denunciada, e seu decreto revogado.

11 SÜSSEKIND, Arnaldo. Integração das convenções da OIT na legislação social-trabalhista brasileira. *Revista da Academia Brasileira de Letras Jurídicas*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 5, p. 29-35, jan./jun. 1994, p. 33.

12 SÜSSEKIND, Arnaldo. *Direito constitucional do trabalho*. 4. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2010. p. 84.

13 HUSEK, *op. cit.*, p. 126.

14 SÜSSEKIND, Arnaldo. *Direito constitucional do trabalho*. 4. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2010. p. 84.

15 DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de direito do trabalho*. 16. ed. São Paulo: LTr, 2017. p. 162.

16 SÜSSEKIND, Arnaldo. *Direito internacional do trabalho*. 3. ed. São Paulo: LTr, 2000. p. 20.

17 HUSEK, *op. cit.*, p. 128.

18 DELGADO, *op. cit.*, p. 165.

19 BRASIL. *Decreto nº 58.825, de 14 de julho de 1966*. Promulga a Convenção nº 108 concernente às carteiras de Identidade Nacionais dos Marítimos. (REVOGADO)

20 BRASIL. *Decreto nº 8.605, de 18 de dezembro de 2015*. Promulga a Convenção nº 185 (revisada) da Organização Internacional do Trabalho – OIT e anexos, adotada durante a 91ª Conferência Internacional do Trabalho, realizada em 2003, que trata do novo Documento de Identidade do Trabalhador Marítimo.

21 MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de direito marítimo*. 4. ed. Barueri: Manole, 2013. v. 1. p. 423.

A importância da existência deste documento de identidade está principalmente no fato de que a sua apresentação substitui o visto de entrada, trabalho ou trânsito para os países que ratificaram a convenção, facilitando a repatriação do trabalhador marítimo com um documento internacionalmente reconhecido²².

Assim, dado o alcance global do setor, almeja-se diminuir a burocracia quanto aos trâmites para o ingresso e trabalho de estrangeiros.

No Brasil, contudo, há discussão quanto à necessidade ou não da concessão de visto de trabalho temporário para estrangeiro. Isso, pois a Lei Federal nº 6.815/80 estabelece em seu art. 13 a necessidade de visto temporário de negócios para trabalho de estrangeiro, e a Resolução Normativa nº 72, do Conselho Nacional de Imigração – CNIg, especificamente trata do trabalho marítimo.

Dita resolução normativa estabeleceu que a Carteira de Identidade do marítimo seria documentação suficiente (não sendo exigido visto de trabalho temporário) apenas quando o estrangeiro aportasse no Brasil em viagem longa entre dois países signatários da Convenção nº 185 (e 108); quando embarcações ou plataformas estrangeiras viessem a *operar* em águas brasileiras, contudo, seria necessário o visto de trabalho.

Ousamos discordar, e podemos fazê-lo com base no fato de que não apenas a Resolução Normativa nº 72 é menos benéfica ao marítimo que a Convenção nº 185, o que forçaria a aplicação desta em derrogação daquela (Princípio da Proteção, na vertente da norma mais favorável), como dita RN-72 vai de encontro ao próprio espírito do disposto naquela convenção, que é justamente o de facilitar a entrada e o trabalho do marítimo do setor.

Ora, se a convenção expressamente cria um documento com o intuito de permitir uma efetividade maior ao livre trabalho, como se explica uma resolução normativa pôr abaixo o texto daquela, não apenas criando condições onde estas não existem, mas que ao serem criadas vão de encontro ao sentido e finalidade da convenção?

Nosso entendimento, aquele de que a ratificação da Convenção nº 185 (e 108) torna suficiente a apresentação da carteira de identidade de marítimo tanto

22 “EMBARGOS À EXECUÇÃO FISCAL. TRIPULANTE DE NAVIO ESTRANGEIRO. VISTO CONSULAR TEMPORÁRIO. INEXIGIBILIDADE. CARTEIRA DE IDENTIDADE DE MARÍTIMO. SUFICIÊNCIA.” (TRF-1 – AC: 4952 PA 1998.39.00.004952-7, relator: JUIZ FEDERAL LEÃO APARECIDO ALVES, Data de Julgamento: 26/09/2011, 6ª TURMA SUPLEMENTAR, data de publicação: e-DJF1, p. 270, de 5/10/2011)

para o desembarque em viagem longa, como para o trabalho em águas nacionais, seja ela a que título for, é corroborado pela jurisprudência dominante²³⁻²⁴.

A Convenção nº 134 da OIT²⁵, por sua vez, trata da prevenção de acidentes de trabalho marítimos, e estimula a adoção das medidas necessárias para a realização correta e apropriada de inquéritos e relatórios quando ditos acidentes vierem a acontecer, de maneira que possam fornecer estatísticas confiáveis, aptas a determinar a atuação mais efetiva no combate a ocorrências de acidentes no setor.

Dita convenção preocupa-se ainda com a realização, pelos países que a ratificarem, de pesquisas para análise dos riscos inerentes ao trabalho marítimo, de maneira que estes possam ser melhor identificados e atenuados.

Dispõe ainda sobre a necessidade não apenas de legislação de segurança e saúde, com as medidas gerais e específicas a serem tomadas, mas também de compilações de instruções práticas e outros instrumentos apropriados que contribuam para uma educação do trabalhador no intuito de prevenir e resguardar seu ambiente laboral aos riscos do setor.

Tal preocupação é deveras importante pois, como visto anteriormente quando da discussão do alto índice de ocorrência de acidentes de trabalho junto a trabalhadores terceirizados, a qualificação específica do trabalhador para lidar com saúde e segurança parece ser primordial na redução de riscos.

A Convenção nº 146 da OIT²⁶ trata das férias remuneradas da “gente do mar”. Em breves linhas, determina que os trabalhadores marítimos terão direito a férias anuais com duração mínima determinada (no Brasil, tal duração é de 30 dias, e está inscrita no art. 130 da CLT), que as férias serão proporcionais quando o serviço não inteirar a contagem de um ano de trabalho, que as férias serão gozadas sem prejuízo, no mínimo, à remuneração habitual (equivalência no art. 129 da CLT), e que a autoridade competente definirá as formas de registro, o quantitativo dos dias de falta que incidirão sobre o gozo das férias, e a incidência dos feriados em sua contagem.

23 TRF-1 – AMS: 6953 BA 2000.01.00.006953-4, Relator: DESEMBARGADOR FEDERAL REYNALDO FONSECA, data de julgamento: 9/11/2009, SÉTIMA TURMA, data de publicação: 13/11/2009, e-DJF1, p. 214.

24 Ver também: TRF-2 – AC: 201151010136650 RJ, relator: desembargador federal MARCUS ABRAHAM, data de julgamento: 4/11/2014, QUINTA TURMA ESPECIALIZADA, data de publicação: 18/11/2014.

25 BRASIL. Senado Federal. *Decreto Legislativo nº 43, de 10 de abril de 1995*. Aprova o texto da Convenção nº 134, da Organização Internacional do Trabalho, sobre prevenção de acidentes de trabalho dos marítimos, adotada em Genebra, em 30 de outubro de 1970, durante a LV Sessão da Conferencia Internacional do Trabalho.

26 BRASIL. *Decreto nº 3.162, de 14 de setembro de 1999*. Promulga a Convenção nº 146 da Organização Internacional do Trabalho – OIT sobre férias remuneradas anuais da gente do mar, concluída em Genebra, em 29 de outubro de 1976.

Como percebido, dita Convenção encontra equivalência no Brasil na seção I do capítulo IV da CLT, especificamente em seus arts. 129 e 130, valendo ressaltar que, em e quando sejam eles mais benéficos, se aplicam em substituição ao disposto na convenção.

A Convenção nº 147²⁷ da OIT trata das normas mínimas na marinha mercante. Dita norma é considerada uma das mais importantes da OIT, inovando ao obrigar os países que a ratificarem a criar legislação nacional substancialmente equivalente à de diversas outras convenções da OIT, mencionadas em seu anexo, mesmo na hipótese de o país não tê-las ratificado²⁸.

O Brasil ratificou a Convenção nº 147 em 1992, sendo o primeiro país da América Latina a incorporar, efetivamente, a fiscalização do trabalho e da vida a bordo. Ademais, se comprometeu ainda à criação no setor de normas e padrões de trabalho, previdência social, segurança, saúde, e a investigar denúncias sobre as condições de trabalho de navios registrados em território nacional e estrangeiro, comunicando as medidas tomadas tanto à OIT, como à representação diplomática do país de bandeira estrangeira, quando fosse o caso²⁹.

As Convenções ns. 163³⁰ e 164³¹ da OIT tratam respectivamente do bem-estar dos trabalhadores marítimos no mar e no porto, e da proteção da saúde e assistência médica aos trabalhadores marítimos.

A Convenção nº 163 determina que os Estados-membros a ela signatários se comprometem a cuidar para que sejam providenciados meios e serviços de bem-estar tanto a bordo, como nos portos do país, independentemente do Estado em que estiver registrado o navio a bordo do qual estejam empregados (entenda-se por meios e serviços de bem-estar, para seus fins, meios culturais, recreativos e informativos em geral).

Por sua vez, a Convenção nº 164, ao tratar das condições de saúde e assistência médica ao trabalhador marítimo, determina que todo Estado-membro zele pela aprovação de medidas que garantam a proteção da saúde dos trabalhadores a bordo, com o cumprimento de todas as disposições gerais sobre este tópico

27 BRASIL. *Decreto nº 447, de 7 de fevereiro de 1992*. Promulga a Convenção nº 147 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre normas mínimas da Marinha Mercante.

28 MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de direito marítimo: teoria geral*. 4. ed. Barueri: Manole, 2013. v. I. p. 423.

29 *Ibidem*.

30 BRASIL. *Decreto nº 2.669, de 15 de julho de 1998*. Promulga a Convenção nº 163 da OIT, sobre o bem-estar dos trabalhadores marítimos no mar e no porto, assinada em Genebra, em 8 de outubro de 1987.

31 BRASIL. *Decreto nº 2.671, de 15 de julho de 1998*. Promulga a Convenção nº 164 da OIT, sobre a proteção da saúde e a assistência médica aos trabalhadores marítimos, assinada em Genebra, em 8 de outubro de 1987.

aplicáveis ao marinheiro (e das disposições especiais relativas ao trabalho a bordo, reconhecido seu papel na saúde do obreiro).

Determina ainda que todo navio deverá transportar a bordo: uma farmácia, bem equipada e mantida; um guia médico, com recomendações internacionais quanto a esta matéria; um guia de primeiros socorros; e, nos casos de navio com 100 ou mais marinheiros, e que façam travessias internacionais de mais de três dias de duração, médicos embarcados, aptos a prestar assistência ao restante da tripulação.

Por fim, necessária observação detalhada quanto à Convenção nº 186 da OIT, denominada *Maritime Labour Convention*, de 2006, que trata especificamente do trabalho marítimo.

Dita convenção almejou consolidar todas as normas marítimas constantes das convenções e das recomendações ao setor até então em vigor, em um instrumento único e coerente.

Sua versão final substitui não apenas praticamente todas as convenções marítimas da OIT, mas adotou também, e de maneira inédita, as três convenções marítimas fundamentais da Organização Marítima Internacional: a Convenção Solas, de salvaguarda da vida humana no mar, a Convenção Marpol, de prevenção da poluição por navios, e a Convenção STCW, que trata das normas de formação, certificação e serviço de quartos para marinheiros³².

Em sua essencialidade, dita convenção enuncia os direitos dos marítimos, qualquer que seja o pavilhão do navio em que prestam serviço, e estabelece as obrigações dos armadores, dos Estados de bandeira, do Estado do porto e dos Estados fornecedores de mão de obra.

Seu texto foi finalizado em 2006, mas entrou em vigor apenas em 20 de agosto de 2013, quando atingiu o número mínimo de 30 ratificações.

Devido à sua completude, é a epítome da normativa internacional relativa ao trabalho marítimo petroleiro e um paradigma na defesa dos direitos dos trabalhadores marítimos.

Uma de suas maiores contribuições é o quesito imbuído em seu art. 5º com determinações abrangentes sobre a responsabilidade de implementação e controle da aplicação da convenção. Dita aplicação inclui não apenas garantias de que todo navio a arvorar bandeira de Estado-membro que aderir à convenção se certificará que todas as suas disposições foram cumpridas no âmbito da embarcação, mas ainda estabelece que os Estados-membros fiscalizem os navios de outros países, quando em seus portos.

32 MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de direito marítimo: teoria geral*. 4. ed. Barueri: Manole, 2013. v. I. p. 427.

Isso torna a efetivação das determinações da convenção numa responsabilidade coletiva, estimulando seu cumprimento integral sob pena de sanções de um Estado-membro a outro, o que eleva a eficácia da convenção a níveis pouco antes vistos no âmbito da OIT.

Em que pese, todavia, a sua importância singular para o setor, até o momento a Convenção nº 186 segue como não ratificada pelo Brasil, membro fundador da Organização Internacional do Trabalho.

4 – As Normas Regulamentadoras do antigo Ministério do Trabalho

A razão de existência dos regulamentos está na necessidade de aproximar da aplicação prática, com prescrições particularizadas, as máximas gerais estabelecidas em forma de lei³³. A legislação brasileira de proteção ao trabalho, assim, especialmente no campo de saúde e segurança do trabalho, costuma procurar evitar imposições excessivamente casuísticas.

Por esse motivo se atribui ao Ministério do Trabalho e Emprego, reduzido atualmente a *status* de Secretaria, com competência para regulamentar a aplicação das normas de caráter geral, tendo em vista a natureza da atividade, o local de prestação dos serviços e as constantes inovações científicas e tecnológicas³⁴.

Desta forma é que, com esteio no art. 200 da CLT, o Ministro do Trabalho expede as chamadas Normas Regulamentadoras, ou NRs.

As Normas Regulamentadoras foram aprovadas pela Portaria nº 3.214/78, e indicam padrões que devem ser seguidos pelos empregadores, tendo como objetivo a adequação do ambiente de trabalho. São, assim, de observância obrigatória pelas empresas privadas e públicas, pelos órgãos públicos de administração direta e indireta, e ainda pelos órgãos dos Poderes Legislativo e Judiciário que possuam empregados regidos pela CLT³⁵.

Cada uma das Normas Regulamentadoras possui uma temática específica, sendo algumas delas voltadas para setores de trabalho em particular, enquanto outras abrangem mecanismos aplicáveis a todos os setores.

A NR-02, por exemplo, prevê a inspeção prévia, de maneira que todo estabelecimento novo, antes de iniciar suas atividades, deve solicitar aprovação de suas instalações ao Órgão Regional do MTE, o qual emitirá um Certificado

33 NASCIMENTO, Amauri Mascaro; NASCIMENTO, Sônia Mascaro. *Curso de direito do trabalho*. 29. ed. São Paulo: Saraiva, 2014. p. 448.

34 SÜSSEKIND, Arnaldo. *Curso de direito do trabalho*. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2004. p. 123.

35 ROSSIT, Líliliana Allodi. *O meio ambiente de trabalho no direito ambiental brasileiro*. São Paulo: LTR, 2001. p. 149.

de Aprovação de Instalações após a inspeção, sendo que quaisquer modificações substanciais nas instalações ou nos equipamentos do estabelecimento devem ser comunicadas a dito órgão.

A NR-03 permite o embargo de obras e/ou interdição do setor de serviço, máquina ou equipamento pelo Delegado Regional do Trabalho sempre que haja risco grave e iminente para o trabalhador. Tal norma é efetivação administrativa e detalhada do disposto no art. 161 da CLT.

A NR-07, por sua vez, estabelece a obrigatoriedade da elaboração e implementação com o objetivo de prevenir danos no ambiente de trabalho, do Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional, também conhecido como PCMSO, o qual prevê a realização de exames médicos compatíveis com o tipo de atividade desenvolvido pela empresa e com os riscos que esta apresenta³⁶.

A NR-09 trata do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA, que também tem como escopo a preservação da saúde e da integridade dos trabalhadores através da antecipação, reconhecimento, avaliação e consequente controle de riscos ambientais existentes ou que venham a existir no ambiente de trabalho, sendo mais um reforço na busca do ambiente de trabalho adequado³⁷.

Atualmente existem 36 Normas Regulamentadoras em vigor, sendo que várias delas, como as citadas acima, são aplicáveis a nível geral no trabalho petrolífero marítimo.

Todavia, dada a sua especificidade, para o âmbito deste trabalho, resolvemos nos deter com mais profundidade em duas particulares normas regulamentadoras: a NR-30, que trata da segurança e saúde no trabalho aquaviário, e a nova NR específica para plataformas de petróleo, que, apesar de ainda não estar em vigor, teve seu texto posto para consulta pública em 2013.

Importante ressaltar que o anexo II da NR-30 já tratava dos requisitos mínimos de segurança e saúde no trabalho a bordo de plataformas e instalações de apoio “empregadas com a finalidade de exploração e produção de petróleo e gás do subsolo marinho”. Todavia, o lançamento do texto da futura NR-38 como específico para este tipo de trabalho parece demonstrar ainda maior preocupação com as características deste ambiente laboral em particular.

Continuemos.

A NR-30, lançada em 2002, tem como objeto a proteção e a regulamentação das condições de segurança e de saúde dos trabalhadores aquaviários, sendo aplicável tanto aos trabalhadores das embarcações comerciais, de bandeira nacional, como às de bandeira estrangeira.

36 *Idem*, p.152.

37 *Ibidem*.

Logo em seu início (item 4), determina que deve ser implementado um Grupo de Segurança e Saúde no Trabalho a Bordo de Embarcações em toda embarcação de bandeira nacional com no mínimo 100 de arqueação bruta – AB (medida do volume interno do navio, do inglês *gross tonnage*), e em toda embarcação de bandeira estrangeira com mesma capacidade que navegue por mais de 90 dias em águas brasileiras.

Dito grupo deve ser composto pelo encarregado da segurança, pelo chefe de máquinas, pelo representante da seção de convés, pelo responsável pela seção de saúde (quando existente) e pelo responsável pela guarnição de máquinas.

Seu objetivo é manter procedimentos que visem à preservação da segurança e saúde no trabalho, bem como do meio ambiente, atuando de maneira preventiva e contribuindo para, com esforços de toda a tripulação, melhorar as condições de trabalho e bem-estar a bordo. É responsável, ainda, por analisar, investigar e discutir as causas de acidentes de trabalho, bem como zelar para que todos a bordo recebam e usem equipamentos de proteção individual para controle das condições de risco.

A NR-30 detalha ainda, com minúcias, as condições para convivência e conforto a bordo, com especificações para espaços como cozinha (garrafas de GLP devem estar fora do recinto), quartos (camas devem ter lâmpada individual para leitura), banheiros (divisórias entre os vasos sanitários), como devem ser conservados os corredores (desobstruídos), os pisos, e todos os demais detalhes ambientais da embarcação que possam repercutir na saúde e segurança dos aquaviários.

Em seguida, a NR-30 entra em especificações por categoria de embarcação, como as de pesca, industrial e transporte. Em seu apêndice III, determina ainda meios de salvamento e sobrevivência.

Por fim, como mencionado *supra*, o anexo II da NR-30, datado de 2010, trata especificamente das plataformas e instalações de apoio empregadas com a finalidade de exploração e produção de petróleo e gás no subsolo marinho.

Todas as plataformas, nacionais ou estrangeiras operando em águas nacionais, devem seguir o disposto no anexo (inclusive as que estivessem em construção à época de sua publicação, devendo ser apresentada justificativa para não conformidade em caso da impossibilidade de modificações estruturais). Apenas as plataformas que tenham previsão temporária para operar por até seis meses é que estão livres de suas determinações, devendo se ater, contudo, àquelas previstas nas convenções internacionais.

O anexo faz eco àquelas determinações do texto principal da NR-30, falando de itens como serviços especializados em segurança e medicina do tra-

balho, necessidade de existência da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes – CIPA, programa de controle médico, programa de prevenção de riscos, etc.

As condições de vivência a bordo são basicamente uma repetição do disposto no texto principal, mas com adaptações para o ambiente maior das plataformas, com maiores determinações para tamanho de cozinhas e refeitórios, por exemplo, e exigências mais específicas para a composição dos camarotes-dormitórios.

Determina também que nas plataformas devam existir meios e instalações para proporcionar condições de bem-estar aos trabalhadores a bordo, trazendo opções que devem, quando possível, ser incluídas na estrutura da plataforma. Assim é que sugere itens como academia de ginástica, sala de projeção de filmes (com sortimento adequado, variado e renovado a intervalos regulares, diga-se), sala de leitura (contendo uma biblioteca com obras de caráter profissional e de outra índole), sauna, etc.³⁸

As determinações esmiuçadas trazidas pelo anexo da NR-30 para o ambiente da plataforma petrolífera, contudo, não evitaram que fosse submetido, em 2013, texto para uma norma regulamentadora específica para este ambiente de trabalho³⁹.

Assim, muito do trazido por ela é uma repetição do que já estava disposto naquele anexo. As contribuições mais interessantes que notamos, todavia, são: i) a necessidade da Declaração de Instalação Marítima, elaborada por engenheiro de segurança do trabalho, que funciona da mesma forma que o resultado da inspeção prévia que trazia a NR-02; ii) a criação de uma Comissão Interna de Prevenção de Acidentes com regras específicas para a plataforma petrolífera; e iii) a criação de uma espécie de comunicação de acidente específica para o ambiente das plataformas, a Comunicação de Incidente em Plataforma, com modelo próprio, e obrigatoriedade de itens como nome da operadora da instalação, tipo e especificação da plataforma e situação atual da operação (permitindo que possa haver uma adoção futura de medidas que lidem com possíveis condições de trabalho perigosas particulares à cada modelo de plataforma), e iv) a especificação da responsabilidade da contratante e da contratada.

Este último ponto talvez seja o grande diferencial dessa nova NR, se mantido seu texto como o disponibilizado em consulta pública. Isso, pois ela expressamente define que a operadora da instalação é responsável pelo controle de acesso, pela permanência dos trabalhadores terceirizados de empresas pres-

38 Tais determinações, contudo, são exemplificativas, e ainda procura-se no Brasil uma plataforma de petróleo que forneça sauna para seus empregados.

39 MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO. *Portaria nº 382, de 21 de maio de 2013*. Disponibiliza para consulta pública o texto técnico básico de criação da Norma Regulamentadora sobre Segurança e Saúde em Plataformas de Petróleo.

tadoras de serviço a bordo da plataforma e, principalmente, pelo cumprimento das medidas de segurança.

É determinado, inclusive e até, que a operadora da instalação forneça previamente (por escrito e mediante recibo) à empresa contratada e aos trabalhadores terceirizados informações sobre riscos potenciais existentes na área da plataforma, riscos aos quais os trabalhadores terceirizados venham a se expor de maneira direta ou indireta, medidas de segurança disponíveis e procedimentos de emergência a serem adotados.

Levando-se em conta o altíssimo índice de acidentes de trabalho entre estes trabalhadores terceirizados, é louvável a tentativa de responsabilização específica da operadora, o que aumentaria a preocupação desta com a efetividade das medidas estruturais de proteção à saúde e segurança implementadas por ela, reduzindo, pelo menos em teoria, um dos maiores efeitos negativos da precarização do trabalho marítimo embarcado.

5 – As NORMAMs da Marinha do Brasil

Ao longo de mais de um século e meio de vigência da regulamentação marítima nacional, houve a necessidade de ajustamento com a permanente evolução do comércio e da navegação marítima internacional, resultando não apenas na edição de novas leis, mas na criação de novas ferramentas derivadas dos organismos públicos de administração e fiscalização da atividade naval⁴⁰.

No Brasil a Autoridade Marítima máxima é o Ministério da Marinha, que, através de sua Diretoria de Portos e Costas, expede normas administrativas sobre os mais variados temas relativos à navegação naval do país, as quais são chamadas de NORMAMs (acrônimo para Normas da Autoridade Marítima).

Até o momento, foi editado um total de 25 normas administrativas, que, publicadas através de Portarias e disponibilizadas no sítio da Marinha do Brasil, costumam ser constantemente atualizadas e adaptadas, sendo seus textos minuciosos, de relevante conteúdo técnico⁴¹.

Normalizam itens que vão desde a altura mínima da quilha de um navio apto à navegação fluvial (NORMAM 02/DPC – Embarcações Empregadas na Navegação Interior), até diretrizes para os procedimentos de inspeção naval em embarcações e plataformas petrolíferas (NORMAM 07/DPC – Atividades de Inspeção Naval), passando por inquéritos administrativos (NORMAM 09/DPC) e cadastro de empresas para ensino profissional marítimo (NORMAM 30/DPC).

40 MARTINS, *op. cit.*, p.38.

41 MARINHA DO BRASIL. *NORMAM* – Normas da Autoridade Marítima. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/normas/normam>. Acesso em: 02 set. 2019.

Todas as NORMAMs são, de certa forma, de conhecimento importante para o trabalhador marítimo brasileiro (e estrangeiro, quando realizando atividades no Brasil). O destaque na seara desta obra, contudo, deve ser dado à NORMAM 13⁴², que trata especificamente dos aquaviários, e à NORMAM 01⁴³, que trata das embarcações empregadas na navegação em mar aberto.

A NORMAM 13 sofreu 26 modificações, sendo a mais recente de 29 de julho de 2016. Dividida em sete minuciosos capítulos, é certo que não é nossa intenção esgotar seus termos, até porque tal pretensão seria descabida se considerado o curto bojo desta obra. Limitamo-nos, assim, a comentar sobre quatro momentos distintos: o tratamento do ingresso, da inscrição, do cômputo de tempo de embarque de aquaviários e das penalidades aos quais os trabalhadores marítimos estão passíveis de sofrer.

O ingresso para o grupo de Oficiais, Suboficiais e Subalternos se dá por meio de seleções específicas, realizadas principalmente pelas Escolas de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, o Centro de Instrução Almirante Graça Aranha e o Centro de Instrução Almirante Braz de Aguiar, localizados respectivamente nas cidades do Rio de Janeiro e Belém do Pará.

Procedimentos específicos são detalhados para cada uma das categorias, de pescadores a mergulhadores, práticos a agente de manobras.

Em qualquer dos casos, para o exercício da atividade de aquaviário, a Autoridade Marítima exige inscrição específica após aprovação em curso do Ensino Profissional Marítimo ou apresentação de título ou certificado de habilitação reconhecido por ela. É necessário ainda possuir mais de 18 anos (exceto para os casos de aprendiz de pesca e aprendiz de motorista, onde é necessário mais de 14) e apresentar atestado de saúde ocupacional e de saúde.

Após inscrito, e para conduzir suas atividades, o aquaviário porta uma Caderneta de Inscrição e Registro (CIR), que computa todos os seus dados pessoais, títulos de habilitação, datas e locais de embarque e desembarque, funções que assumir a bordo e anotações de carreira (inclusive “elogios e atos de bravura”).

Quanto ao tempo de embarque, que serve para ascensão de categoria e consequente progressão na carreira, o tripulante contá-lo-á em qualquer embarcação que esteja normalmente em serviço, desde que nela exerça o cargo ou função para a qual está habilitado, sendo também consideradas para o cômputo

42 MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. *Normas da autoridade marítima para aquaviários*: NORMAM-13/DPC. [S.l.], 2003. Disponível em: https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam13_0.pdf. Acesso em: 02 set. 2019.

43 MARINHA DO BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. *Normas da autoridade marítima para aquaviários*: NORMAM-01/DPC. [S.l.], 2005. Disponível em: https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam01_0.pdf. Acesso em: 2 set. 2019.

do tempo de embarque as manobras de aproximação, atracação/amarração, ancoragem, e desancoragem, bem como no acompanhamento de operações de carga e descarga de navios petroleiros em terminais, quando realizadas em mar aberto.

Parece-nos interessante comentar ainda e por fim sobre a seção das penalidades.

São previstos a repreensão verbal, a repreensão por escrito, a suspensão do exercício das funções e o desembarque. De maneira congênere ao previsto na CLT, não se pode aplicar mais de uma penalidade pela mesma falta. Ainda, quaisquer das penalidades aplicadas devem ser anotadas, com especificação dos motivos, no Diário de Navegação (já previsto no Código Comercial, como visto).

Por sua vez, a NORMAM 01 trata em suas mais de 500 páginas de todas as especificações, detalhes, requisitos e procedimentos tanto para o funcionamento como para a construção e registro das embarcações empregadas na navegação em mar aberto.

Dita NORMAM já foi modificada 36 vezes, e engloba muitas das exigências requeridas por convenções internacionais de trabalho relativas ao labor marítimo, como a fixação da tão importante tripulação de segurança.

Seu capítulo 09, ao tratar especificamente das embarcações e plataformas empregadas na prospecção e extração de petróleo e minerais, define os detalhes para a certificação das mesmas, como deve ocorrer a fiscalização de sua construção (e dos materiais utilizados) e demais requisitos operacionais.

Sua contribuição mais importante em nossa seara de discussão, contudo, está na transcrição dos equipamentos de segurança, salvatagem e nas exigências de sinalização para plataformas, todos itens de extrema importância na manutenção de um ambiente laboral seguro.

6 – Conclusão

O trabalho marítimo em geral (e o marítimo petroleiro em específico) é área laboral de características únicas, com peculiaridades que tornam necessária a criação de normas aptas à organização incomum que a relação trabalhista desenvolve. Como visto, o ambiente e o lugar da prestação laboral, que ocorre sempre a bordo de navios e embarcações, a quilômetros do continente e em turnos, é das situações mais singulares entre todas as formas de labor possíveis, tornando imprescindível a existência de normas específicas aptas a garantir a segurança e a saúde dos trabalhadores.

Foram tais peculiaridades em relação ao trabalhador marítimo embarcado que fizeram com que a Organização Internacional do Trabalho, organismo

ligado à Organização das Nações Unidas, demonstrasse particular preocupação na produção de convenções atinentes à saúde, segurança e conduta de tal classe trabalhista.

A concretização do previsto nessa proteção convencional, como visto, depende por diversas vezes não de lei em sentido estrito, mas da edição de normas infralegais que, dada sua especificidade, são os mecanismos verdadeiros de proteção última dos trabalhadores marítimos embarcados.

A conclusão a que chegamos após a análise dos diversos instrumentos infralegais, contudo, mostrou sua insuficiência em diversos aspectos quando comparado com o previsto nas convenções internacionais, como no caso das NRs do antigo Ministério do Trabalho, extremamente demoradas para serem criadas e, quando finalmente em efeito, demoradas para serem atualizadas.

Tal demora, em uma indústria onde avanços tecnológicos tornam realidade a prospecção em águas cada vez mais profundas ao mesmo tempo em que motivações econômicas aumentam a precarização do emprego, com intensa ocorrência de terceirização, faz com que muitas vezes as normas de segurança no ambiente laboral não acompanhem a realidade, criando omissões potencialmente fatais.

As NORMAMs da Marinha do Brasil, por sua vez, estão muito mais voltadas às especificidades técnicas necessárias para os engenheiros que constroem os navios do que para os engenheiros que utilizarão ditos navios. Nas poucas vezes em que perpassam exigências importantes e atuais para a convivência e segurança a bordo, são por muitas vezes ignoradas pelos empregadores do setor petrolífero.

A redução dos riscos inerentes ao trabalho, por meio de normas de saúde, higiene e segurança, é um dos direitos fundamentais dos trabalhadores. Não obstante ser impossível a obtenção de um ambiente totalmente isento de riscos, a busca da eliminação dos riscos já conhecidos, através do empenho da descoberta de soluções sempre que introduzida nova tecnologia apta a tanto, é necessária. Contudo, imprescindível uma fiscalização mais eficiente, apta a garantir o cumprimento de tais itens, tão necessária na proteção da vida do obreiro embarcado.

O objetivo deste artigo foi estudar as principais Convenções firmadas pelo Brasil no âmbito da OIT no que tange o trabalho marítimo petroleiro, e referenciar o escopo infralegal brasileiro apto a concretizá-las, o que foi alcançado.

Ocorre que, a nosso ver, levando-se em conta a demora na criação normativa infralegal brasileira e a inadequação de muito dos seus trechos (que parecem mais voltados à burocracia cartorária marítima ou a especificidades de engenharia naval), faz-se necessária a criação de um órgão, setor ou força-

tarefa, seja no âmbito da Secretaria do Trabalho, da Marinha do Brasil ou de uma agência reguladora (como a Agência Nacional do Petróleo), que alie o conhecimento de segurança naval na área técnica com a proteção no sentido juslaboral.

Tal criação permitiria a concretização mais efetiva do previsto nas convenções internacionais, principalmente ao se considerar que dita *efetividade de concretização* está intimamente ligada à *rapidez* de sua efetivação. Faz-se, contudo, necessário estudo específico apto a sugerir o modelo, natureza jurídica e características de dito órgão.

7 – Referências bibliográficas

BRASIL. *Decreto nº 2.669, de 15 de julho de 1998*. Promulga a Convenção nº 163 da OIT, sobre o bem-estar dos trabalhadores marítimos no mar e no porto, assinada em Genebra, em 8 de outubro de 1987.

BRASIL. *Decreto nº 2.671, de 15 de julho de 1998*. Promulga a Convenção nº 164 da OIT, sobre a proteção da saúde e a assistência médica aos trabalhadores marítimos, assinada em Genebra, em 8 de outubro de 1987.

BRASIL. *Decreto nº 3.162, de 14 de setembro de 1999*. Promulga a Convenção n 146 da Organização Internacional do Trabalho – OIT sobre férias remuneradas anuais da gente do mar, concluída em Genebra, em 29 de outubro de 1976.

BRASIL. *Decreto nº 447, de 7 de fevereiro de 1992*. Promulga a Convenção nº 147 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre normas mínimas da Marinha Mercante.

BRASIL. *Decreto nº 58.825, de 14 de julho de 1966*. Promulga a Convenção nº 108 concernente às carteiras de identidade nacionais dos marítimos. (REVOGADO)

BRASIL. *Decreto nº 8.605, de 18 de dezembro de 2015*. Promulga a Convenção nº 185 (revisada) da Organização Internacional do Trabalho – OIT e anexos, adotada durante a 91ª Conferência Internacional do Trabalho, realizada em 2003, que trata do novo Documento de Identidade do Trabalhador Marítimo.

BRASIL. Senado Federal. *Decreto Legislativo nº 43, de 10 de abril de 1995*. Aprova o texto da Convenção nº 134, da Organização Internacional do Trabalho, sobre prevenção de acidentes de trabalho dos marítimos, adotada em Genebra, em 30 de outubro de 1970, durante a LV Sessão da Conferência Internacional do Trabalho.

DELGADO, Mauricio Godinho. *Curso de direito do trabalho*. 16. ed. São Paulo: LTr, 2017.

HUSEK, Carlos Roberto. *Curso básico de direito internacional público e privado do trabalho*. 2. ed. São Paulo: LTr, 2011.

MARINHA DO BRASIL. *NORMAM – Normas da Autoridade Marítima*. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/normas/normam>. Acesso em: 02 set. 2019.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de direito marítimo: teoria geral*. 4. ed. Barueri: Manole, 2013. v. I.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. *Iniciação ao direito do trabalho*. 25. ed. São Paulo: LTr, 1999.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro; NASCIMENTO, Sônia Mascaro. *Curso de direito do trabalho*. 29. ed. São Paulo: Saraiva, 2014.

ROSSIT, Lílíana Allodi. *O meio ambiente de trabalho no direito ambiental brasileiro*. São Paulo: LTr, 2001.

SÜSSEKIND, Arnaldo. *Direito constitucional do trabalho*. 4. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2010.

SÜSSEKIND, Arnaldo. *Direito internacional do trabalho*. 3. ed. São Paulo: LTr, 2000.

SÜSSEKIND, Arnaldo. Integração das convenções da OIT na legislação social-trabalhista brasileira. *Revista da Academia Brasileira de Letras Jurídicas*, Rio de Janeiro, v. 8, n. 5, p. 29-35, jan./jun. 1994.

Recebido em: 6/12/2022

Aprovado em: 6/2/2023

Como citar este texto:

MENDES JÚNIOR, Carlos Humberto Rios. Da concretização da proteção convencional ao trabalhador marítimo da indústria do petróleo no Brasil: uma análise das convenções de saúde, conduta e segurança aquaviárias da Organização Internacional do Trabalho ante a normatização infralegal brasileira. *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, Porto Alegre, vol. 89, nº 1, p. 165-183, jan./mar. 2023.