

## **A EFETIVAÇÃO DOS DIREITOS DOS TRABALHADORES MARÍTIMOS NO CONTEXTO DOS NAVIOS DE BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA**

**Ana Gabriela Camatta Zanotelli**

**Valesca Raizer Borges Moschen**

SUMÁRIO: 1 Introdução 2 Os trabalhadores marítimos e sua regulamentação legal 3 A prática da bandeira de conveniência: análise sobre a nacionalidade do navio 4 As bandeiras de conveniência e a legislação trabalhista 5 Conclusão 6 Referências.

### RESUMO

Este artigo objetiva explicar a realidade do trabalhador marítimo – inserido em um contexto internacional, por meio da análise do impacto das bandeiras de conveniência na segurança marítima e nas condições de trabalho do mar. Para tanto, analisar-se-á a questão da nacionalidade do navio e a jurisdição a ele aplicável, a fim de se compreender a prática da bandeira de conveniência e as consequências trabalhistas e sociais dela advindas. Tal prática refere-se ao usual registro de embarcações em Estados distintos aos do armador ou do proprietário do navio, caso em que o vínculo entre o Estado de registro e o navio é meramente artificial ou inexistente. Por fim, abordar-se-ão as fontes dos direitos do trabalhador marítimo e os meios de defesa – judiciais e não judiciais, nacionais e principalmente internacionais – de tais direitos.

**PALAVRAS-CHAVE:** Trabalhadores Marítimos Direitos Humanos Direitos Trabalhistas Organização Mundial do Trabalho Bandeira de Conveniência.

### **The enforcement of seafarers' rights at the context of flags of convenience ships**

---

Ana Gabriela Camatta Zanotelli

Doutoranda em Teoria e Filosofia do Direito pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Mestre em Ciências Sociais pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Bacharela em Direito pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Advogada.

Valesca Raizer Borges Moschen

Doutora em Direito e Relações Internacionais pela Universidade de Barcelona (Espanha). Mestre em Comércio Exterior e Finanças Internacionais pela Universidade de Barcelona (Espanha). Graduada em Direito pela Universidade Federal do Espírito Santo (UFES). Professora Associada ao Departamento de Direito da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES).

---

CONTENTS: 1 Introduction 2 Seafarers and their legal regulation 3 The practice of flag of convenience: analysis on the nationality of the ship 4 The flags of convenience and labour laws 5 Conclusion 6 References.

#### ABSTRACT

This paper aims to explain the reality of seafarers – inserted in an international context – by analyzing the impact of flags of convenience in maritime safety and working conditions. To do so, this paper will analyze the matter concerned to the nationality of the ship and the jurisdiction applicable to it, in order to discuss the practice of flags of convenience and its labor and social consequences. This practice refers to the usual registration of vessels in States other than the shipowner, in which case the link between the State of registration and the ship is merely artificial or nonexistent. Finally, this paper will present the sources of seafarers' rights, further to the means of defense of such rights – judicial and non-judicial, national and mainly international.

KEYWORDS: Seafarers Human Rights Labour Rights International Labour Organization Flags of Convenience

#### **La realización de los derechos de la gente de mar en el contexto de la bandera de conveniencia**

CONTENIDO: 1 Introducción 2 La gente de mar y su regulación legal 3 La práctica de la bandera de conveniencia: análisis sobre la nacionalidad del buque 4 Las banderas de conveniencia y las leyes laborales 5 Conclusión 6 Referencias.

#### RESUMEN

Este artículo trata de explicar la realidad de los trabajadores marítimos - inserta en un contexto internacional - a través del análisis del impacto de las banderas de conveniencia en la seguridad marítima y las condiciones de trabajo de la gente del mar. Para este propósito, se analizarán la nacionalidad del buque, y la jurisdicción aplicable a la misma, con el fin de entender la práctica de las banderas de conveniencia y consecuencias laborales y sociales que se derivan de ella. Esta práctica se refiere al registro habitual de los buques en Estados que no sean el propietario del buque, en cuyo caso el enlace entre el Estado de matrícula y el barco no es más que artificial ni es inexistente. Por último, vamos a discutir las fuentes de los derechos de los trabajadores del mar, y los medios de defensa, judicial y no judicial, nacional y sobre todo internacional, de estos derechos.

PALABRAS CLAVE: Gente de Mar Derechos Humanos Derechos de los Trabajadores Organización Internacional del Trabajo Bandera de Conveniencia.

## 1 Introdução

Para milhares de trabalhadores marítimos, ainda hoje a vida no mar significa escravidão, e seu ambiente de trabalho é um navio de escravos (ICONS, 2000). Tal citação demonstra o cenário de insegurança e perigo em que estão inseridos os mencionados trabalhadores. A luta deles pela efetivação de direitos sociais básicos é, acima de tudo, uma questão internacional, já que engloba a realização de Direitos Humanos universais e envolve atores de diversas nacionalidades. É comum que navios de dada nacionalidade sejam registrados em países estrangeiros e empreguem tripulação de países diversos, a fim de prestar serviços a armadores de um terceiro Estado. Inseridos em um cenário de alta competitividade, em que se sobressaem interesses meramente econômicos, os marítimos acabam por submeterem-se às ambições financeiras de grandes companhias do ramo do comércio, sujeitando-se, muitas vezes, a condições indignas de trabalho. As dificuldades do passado, marcado pela ausência de normas regulamentadoras e protetivas, ainda ressoam nos tempos atuais. Apesar de se notar uma crescente preocupação por parte das organizações internacionais no que concerne à tutela dos direitos dos trabalhadores do mar, a navegação continua sendo uma das ocupações mais perigosas e inseguras da atualidade. Daí se depreende a pertinência do tema.

Utilizado há séculos como um dos principais meios de transporte de mercadorias e pessoas, o modal marítimo é fortemente regulamentado no âmbito econômico-comercial. A normatização das condições de trabalho, entretanto, é ainda incipiente e pouco eficaz. Nesse contexto, o presente artigo tem como objeto a análise das complexidades advindas das múltiplas nacionalidades envolvidas no mundo shipping, a fim de se compreender a questão da efetivação de direitos da classe marítima e discutir o contexto internacional público e privado de tutela de tais direitos. Para tal propósito, serão apreciados os principais mecanismos de garantia de direitos da categoria marítima – no Brasil e no mundo, explicitando os órgãos responsáveis por regulamentação, fiscalização e aplicação. A dimensão da problemática é ainda maior quando se trata da fenomenologia das bandeiras de conveniência, foco do presente estudo. Buscar-se-á compreender as origens de tal prática, suas desvantagens e implicações sobre as condições de trabalho dos marítimos.

A metodologia utilizada no presente trabalho consistiu primordialmente na análise bibliográfica de obras sobre Direito Marítimo, trabalhadores marítimos, Direitos Humanos, Direito Internacional e do Trabalho. Também foram analisadas legislações nacionais e internacionais, bem como a jurisprudência nacional sobre a temática, a fim de expor os meios legais de proteção do trabalhador marítimo e

seus principais fundamentos. A abordagem dos meios extrajudiciais de proteção do trabalhador marítimo, focada na atuação da International Transport Workers' Federation – ITF, teve como base o site da organização, com especificações de suas atuações e principais campanhas, além da observação participante na própria sede da ITF, em Londres, durante duas semanas, em 2012, momento em que se pôde conhecer o trabalho desenvolvido pelo setor jurídico da organização a partir da perspectiva dos próprios advogados que lá atuam.

A seguir, examinar-se-ão algumas características básicas sobre o trabalho do mar, os trabalhadores marítimos e suas condições trabalhistas e sociais. Posteriormente, buscar-se-á demonstrar como ocorre o registro de embarcações e a determinação de sua nacionalidade, a fim de compreender a prática da bandeira de conveniência, e a realidade dos trabalhadores marítimos inseridos nesse contexto. Por fim, examinar-se-ão os mecanismos de efetivação dos direitos da classe, em âmbito internacional e nacional, bem como o atual entendimento do Judiciário brasileiro a respeito do tema.

## **2 Os trabalhadores marítimos e sua regulamentação legal**

Se é ponto pacífico que o trabalho no mar implica perigo, isolamento e restrições desde os mais primórdios dos tempos, fato é que os trabalhadores marítimos, durante séculos, estiveram fora do alcance de qualquer instrumento legal efetivo que garantisse e protegesse seus direitos como trabalhadores e seres humanos. Apesar de se tratar de profissão civil, regulada por meio de um contrato de trabalho, o serviço marítimo muito se assemelha à atividade militar. Trata-se de atividade fortemente hierarquizada, marcada pela disciplina e pelo respeito ao Comandante, chefe superior, responsável pela segurança da embarcação, da carga, dos tripulantes e das demais pessoas a bordo do navio. As relações de hierarquia, as regras de convivência a bordo, bem como os direitos da tripulação foram durante séculos regulamentados tão somente por meio de regras costumeiras, fruto da própria vivência no mar. Se hoje as relações disciplinares e as penalidades delas decorrentes estão previstas em ordenamentos jurídicos<sup>1</sup>, em um passado próximo a situação era de extrema insegurança, já que a penalização dos marítimos baseava-se tão somente em costumes ou regulamentos fragmentados e inconsistentes<sup>2</sup>. A história vem observando de forma gradativa a evolução na fiscalização

1 A insubordinação e outras faltas disciplinares podem ensejar penalidades disciplinares trabalhistas e administrativas, sob a égide da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT (BRASIL, 1943), do Código Comercial – Ccom (BRASIL, 1850), das Normas da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – Lesta (BRASIL, 1997a), do Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – Rlesta (BRASIL, 1998) e da Lei no 2.180 (BRASIL, 1954).

2 Ressaltam Fitzpatrick e Anderson (2005) que as sanções aplicadas a bordo – muito mais rigorosas

e na regulamentação dos direitos trabalhistas dos marítimos. Foi principalmente a partir do século XIX, com o crescimento do comércio internacional, que os Estados passaram a ter interesse em regular a atividade marítima e seus reflexos sobre a economia (FITZPATRICK; ANDERSON, 2005). Nesse contexto, abandonou-se a ideia de que os ordenamentos jurídicos teriam como limite de aplicação o território nacional, superando-se o entendimento de que o navio em alto mar estaria fora de qualquer alcance legal. A bandeira hasteada pelo navio deixou de ser tida como uma mera declaração de lealdade política ou símbolo de proteção estatal e passou a carregar consigo a jurisdição da nação que representa – o que se convencionou chamar de Teoria da Lei do Pavilhão.

Interessante ressaltar que o recrutamento de trabalhadores marítimos realizado, sobretudo, por empresas especializadas, consiste em atividade amplamente lucrativa, com propósitos estritamente econômicos e grave despreocupação social. O trabalhador, que tem sua contratação intermediada por tais empresas, geralmente estrangeiras, assina contratos inteligíveis, redigidos em idioma desconhecido, e fortemente marcados por ambiguidades e ilegalidades. Nesse cenário plenamente complexo, os marítimos permanecem à mercê de qualquer proteção jurídica, sendo submetidos a deserções em terras estrangeiras, privados de salários e de meios de repatriação. O Estado do Porto não reconhece a jurisdição, e o Estado da Bandeira demonstra desinteresse. Não há tribunais para os quais se podem apelar, e, mesmo nos casos de o proprietário da embarcação ser conhecido, as complexidades de um processo, bem como seus custos, são inacessíveis.

### **3 A prática da bandeira de conveniência: análise sobre a nacionalidade do navio**

Hoje o comércio marítimo internacional é marcado pela prevalência de embarcações de bandeira de conveniência, as quais, entre outras adversidades, impossibilitam a efetivação plena de direitos dos marítimos, inseridos em um emaranhado contexto internacional, em que estão em jogo interesses governamentais, econômicos, mercantis e sociais. A seguir, analisar-se-á a questão da nacionalidade do navio, obtida por meio do ato de registro, a fim de se compreenderem as origens e as implicações práticas decorrentes da adoção do pavilhão de conveniência.

.....  
e graves que as penalidades usuais a outros tipos de trabalhadores – costumavam abarcar desde supressão de salários a agressões físicas, sendo ainda hoje gradativamente substituídas pelas devidas sanções trabalhistas e administrativas previstas em ordenamentos legais.

### 3.1 O registro das embarcações à luz da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982

A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do mar (United Nations Convention on the Law of the Sea) (UN, 1982), UNCLOS ou CNUDM III, concluída em Montego Bay, consiste no principal diploma legal marítimo da atualidade, tendo entrado em vigor internacionalmente em 16 de novembro de 1994. No Brasil, a presente Convenção, que tem como fito facilitar o uso pacífico dos mares por todos os Estados soberanos, foi ratificada em 22 de dezembro de 1988; aprovada pelo Decreto Legislativo no 5 (BRASIL, 1987) e promulgada pelo Decreto no 1.530 (BRASIL, 1995). A UNCLOS representa uma consolidação genérica das principais regras e dos conceitos atinentes ao direito do mar, principalmente no que concerne aos espaços marítimos e à nacionalidade dos navios – fator responsável por conferir singularidade e determinar a jurisdição aplicável à embarcação e à tripulação quando em águas internacionais. Assevera Martins (2013) que é a partir da atribuição da nacionalidade que o navio passa a figurar como objeto de direitos e obrigações<sup>3</sup>, definindo-se, a partir de então, (i) o Estado Nacional que exerce sua proteção, por representação diplomática e consular; (ii) a jurisdição a que se submete quando em águas internacionais; (iii) os tratados que lhe são aplicáveis; bem como (iv) o Estado que exerce sua vigilância. Reveste-se de extrema importância o art. 94 da UNCLOS (JAMAICA, 1982) por estabelecer os deveres do Estado de registro, e o primeiro e primordial deles é o dever de “exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e o seu controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvoem a sua bandeira”. Em relação às questões administrativas, o Estado deve manter o controle sobre os registros, com os nomes e as características dos navios. Tecnicamente, deve garantir a segurança e a navegabilidade da embarcação; e, quanto às questões sociais, o Estado do pavilhão deve estabelecer condições dignas de trabalho e formação adequada à tripulação. Tais obrigações só serão efetivamente exercidas pelo Estado quando o vínculo com o navio for substancialmente forte, ou seja, se não houver qualquer relação entre a embarcação e o Estado de registro, não haverá, por parte dele, o interesse em exercer efetivamente sua jurisdição sobre o navio e a tripulação. Observem-se as palavras a seguir:

A questão do critério do vínculo a ser exigido pelos países de registro foi recepcionada na Conferência de Genebra de 1958 (CNUDM I), que estabelecia, em seu art. 5o ,

3 Ressalta Martins (2013) que, apesar de a Commom Law majoritariamente entender o navio como sujeito de direitos, com personalidade jurídica processual para demandar e ser demandado, para a Civil Law, o navio é um objeto de direitos – não se aplicando a teoria da personificação do navio.

a necessidade de existência de uma relação autêntica, genuína ou efetiva entre o navio e o Estado de Registro, como condição de reconhecimento internacional dessa nacionalidade (MARTINS, 2013, p. 156).

Toda embarcação deve, obrigatoriamente, possuir uma nacionalidade, obtida a partir do registro, ato administrativo que lhe confere validade, segurança e publicidade à propriedade, segundo o artigo 2º da Lei no 7.652 (BRASIL, 1988). A partir do registro, a embarcação adquire o direito de arvorar a bandeira do Estado, passando, em tese, a ter o direito de usufruir da proteção e dos benefícios decorrentes da nacionalidade. Cada Estado Nação, por determinação do art. 91 da Convenção do Direito do Mar (JAMAICA, 1982), é responsável por estabelecer os requisitos necessários à atribuição de sua nacionalidade a navios, ao registro de navios em seu território e ao direito de arvorar a sua bandeira. Esse dispositivo constata, ademais, a necessidade de existência do vínculo substancial entre o Estado de registro e o navio. No Brasil, a Lei no 9.432 (BRASIL, 1997b), ao estabelecer os requisitos para concessão da nacionalidade brasileira a embarcações, adotou o critério misto, estabelecendo que estão autorizados a arvorar a bandeira brasileira os navios cujo proprietário seja empresa brasileira ou pessoa física residente ou domiciliada no País, havendo de ser brasileiros, ademais, o comandante e chefe de máquinas, além de dois terços da tripulação.

Estão subdivididos em duas espécies os registros: o nacional ou fechado (national register ou national flagship), incluindo-se aqui o segundo registro; e o aberto (open ship register), que consiste na difundida prática de adoção de bandeira de conveniência. Se os registros nacionais exigem o vínculo entre o Estado de registro e o navio, os abertos diferenciam-se pela flexibilidade de critérios para registro e concessão da bandeira. Trata-se da prática da bandeira de conveniência, principal divergência entre armadores, trabalhadores e governos no setor marítimo. Ilegalidade flagrante na qual, em busca de vantagens econômicas, fiscais e trabalhistas, embarcações são registradas em países de legislação flexível e leniente, que não guardam qualquer relação ou vínculo efetivo com a embarcação (STEIN, 2011).

### **3.2 As bandeiras de conveniência**

O termo bandeira ou pavilhão de conveniência advém da expressão anglosaxônica flags of convenience ships e refere-se à prática de registro de embarcações em Estados distintos aos do armador ou do proprietário do navio. Segundo a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte – ITF (2016), nesses casos o vínculo

entre o Estado de registro e o navio é meramente artificial ou inexistente. Também denominada de registros independentes, de complacência ou de favor, essa prática revela-se como estratégia econômica de empresas do ramo de transporte marítimo, que realizam o registro de embarcações em outros Estados – geralmente subdesenvolvidos e com receita irrisória – com os quais não possuem qualquer relação, a fim de ver reduzidos custos tributários, trabalhistas e técnicos. Trata-se, como se vê, de verdadeira evasão legal.

Historicamente, as bandeiras de conveniência ganharam forças e maiores proporções a partir da Segunda Guerra Mundial, quando países de Terceiro Mundo, detentores de legislações brandas e atrativas do ponto de vista econômico, passaram a abrir seus registros a embarcações estrangeiras (MARTINS, 2013). Os registros abertos encontram, assim, base e apoio nas próprias potências econômicas. É o caso, por exemplo, dos Estados Unidos, que se utilizam amplamente da bandeira panamenha (STEIN, 2011). Além do Panamá, podem ser citados como principais países de registro aberto: Antígua e Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Bermudas (Reino Unido), Bolívia, Birmânia, Camboja, Ilhas Caimã, Comores, Cyprus, Guiné Equatorial, Ilhas Faroé (FAS), Registro Internacional de Navios Franceses (FIS), Registro Internacional de Navios Alemães (GIS), Geórgia, Gibraltar (Reino Unido), Honduras, Jamaica, Líbano, Libéria, Malta, Ilhas Marshall (EUA), Maurícia, Moldávia, Mongólia Antilhas Neerlandesas, Coreia do Norte, Panamá, São Tome e Príncipe, São Vincent, Sri Lanka, Tonga e Vanuatu. Em tese, os Estados que registram navios sem vínculo efetivo com seu território desrespeitam o disposto no parágrafo 1º do artigo 91 da UNCLOS (JAMAICA, 1982), violando uma obrigação convencional, que, na prática, acaba por não gerar qualquer sanção legal, seja ao navio ou ao próprio Estado de registro<sup>4</sup>. Isso ocorre principalmente devido ao conflito entre as duas disposições contidas no parágrafo 1º do citado artigo, que, ao mesmo tempo que atribui a cada Estado a competência para estabelecer os requisitos de concessão de sua nacionalidade a navios, exige o vínculo efetivo entre o navio e o Estado de registro.

Entre o critério formal e o substancial, o primeiro prevalece (MUNIZ, 2009). Os Tribunais Internacionais – com destaque ao Tribunal Internacional do Direito do Mar – nunca se manifestaram categoricamente acerca da questão do vínculo substancial<sup>5</sup>. Sobressai-se, portanto, o vínculo meramente formal, pelo qual cabe unicamente ao

4 Ensinam Dinh, Daillier e Pellet (2003) que a responsabilidade de um Estado acaba por não lhe acarretar graves consequências, a não ser que o fato internacionalmente ilícito praticado tenha causado um prejuízo a um outro sujeito de Direito Internacional.

5 O Tribunal Internacional do Direito do Mar julgou, desde a sua criação, 25 casos, e em pelo menos dois deles aventou a questão do vínculo efetivo e registro de navios, sem externar, porém, qualquer juízo categórico a respeito.



Estado do pavilhão estabelecer os critérios para concessão da nacionalidade ao navio – que acaba por se sujeitar, mesmo no caso das bandeiras de conveniência, à jurisdição do Estado de registro. Tal concepção vai frontalmente de encontro ao que a própria Convenção de 1982 exige na segunda parte do parágrafo 1o de seu art. 91 (LÓPEZ, 2005 apud MUNIZ, 2009). Apesar disso, os países de registro aberto são hoje detentores da maior frota mercante do planeta. Segundo tabela divulgada pelo relatório anual (UNCTAD, 2013), somando Panamá, Libéria e Ilhas Marshall, obtém-se uma representação de mais de 41% do volume mundial – em tonelagem de porte bruto (tpb). Em janeiro de 2008, 35 países de registro controlavam 95,35% da frota mundial, medida em tonelagem de porte bruto (UNCTAD, 2008). Tal realidade decorre principalmente da facilidade no processo de registro de navios em países nos quais esse registro é classificado como aberto, procurados por países de registro tradicionalmente fechados em decorrência da regulamentação reduzida ou quase nula, seja em matéria tributária, econômica, social ou ambiental, bem como pelo total desinteresse no controle do vínculo com o navio.

Segundo a ITF, para classificar um registro como de bandeira de conveniência, faz-se necessário, ademais, notar a habilidade e a determinação do Estado da Bandeira em fazer cumprir os padrões sociais mínimos, incluídos respeito aos Direitos Humanos e sindicais e liberdade de associação e de negociação coletiva junto a sindicatos idôneos; respeito mínimo às normas sociais internacionais a bordo, determinadas pelas Convenções e Recomendações da OIT; bem como a observância das Convenções da International Maritime Organization –IMO, no que concerne à segurança e meio ambiente. A questão social e trabalhista é, nesse sentido, terreno sensível e complexo, de extrema importância e que vem se tornando centro de atenção de políticas estatais e, principalmente, internacionais. Como salientado, os países que abrem seus registros a embarcações estrangeiras consistem em pequenas potências que não dispõem de verbas suficientes à regulamentação e à fiscalização dos navios. A mais prejudicada é, pois, a tripulação marítima, composta basicamente por mão-de-obra advinda de países subdesenvolvidos – com destaque para as Filipinas. Tais trabalhadores não dispõem de qualquer meio eficaz de defesa e proteção, jurisdicional ou sindical, não encontrando outra opção senão sujeitar-se às condições de trabalho a bordo.

#### **4 As bandeiras de conveniência e a legislação trabalhista**

A prevalência de interesses econômicos no setor shipping é nítida, cabendo ao Direito Internacional do Trabalho definir medidas que protejam, a nível internacional, o trabalhador frente à competitividade do mercado (MAZZUOLI, 2012). Busca-se,

assim, proteção comercial aliada à tutela de direitos trabalhistas, com o fim de impedir difundida ilegalidade na prática do comércio marítimo internacional: o dumping social<sup>6</sup>. Trata-se de violação a direitos trabalhistas fundamentais por meio da exploração da mão-de-obra, com o objetivo de reduzir os custos da atividade exploratória e praticar preços muito inferiores aos do mercado. No caso da fenomenologia das bandeiras de conveniência, a situação é ainda mais digna de atenção, haja vista as normas trabalhistas não poderem ser sequer cumpridas, simplesmente porque não existem. Se os países que permitem o registro não têm interesse e meios de fazer cumprir padrões mínimos de segurança, da mesma forma os países de procedência dos profissionais carecem de mecanismos de defesa, visto que nas relações de trabalho aplicam-se às legislações – quando existentes – do país da bandeira.

#### 4.1 Os direitos dos trabalhadores marítimos

Os trabalhadores marítimos encontram-se, de plano, assistidos pelas legislações de Direitos Humanos, sejam elas internacionais, regionais ou domésticas. Outrossim, são titulares de direitos trabalhistas, assegurados pelos ordenamentos internos e internacionais. A partir da adoção da Declaração Universal de Direitos Humanos (ONU, 1948) e da conclusão do Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais (ONU, 1966), foram estabelecidos os princípios norteadores da dignidade humana e os direitos fundamentais de todo e qualquer trabalhador, como pessoa humana que o é. Vários instrumentos legais passaram a estabelecer um código básico de Direitos Humanos universais. Tais direitos, medida da dignidade de toda e qualquer pessoa humana, são tidos como “unidade indivisível, interdependente e inter-relacionada, na qual os valores da igualdade e liberdade se conjugam e se completam” (PIOVESAN, 2013, p. 75)<sup>7</sup>.

Quando um Estado ratifica um Tratado de Direitos Humanos, nasce a obrigação de criar condições de respeito, proteção e garantia de tais direitos internamente. Tanto os tratados de Direitos Humanos quanto às Convenções da OIT estabelecem direitos

---

6 Segundo Valério Mazzuoli (2012), o dumping social consiste na violação de direitos trabalhistas fundamentais, que priva de dignidade as tripulações, em troca de menores gastos econômicos e maior competitividade comercial. Devido a essa prática, os países que desrespeitam as legislações trabalhistas conseguem produzir mercadorias a um custo muito inferior, se comparados com países industrializados e desenvolvidos que arcam com as obrigações trabalhistas nacionais e internacionais em vigor.

7 A necessidade de uma ação internacional mais eficaz para a proteção dos Direitos Humanos impulsionou o processo de internacionalização desses direitos, culminando na criação da sistemática normativa de proteção internacional, que faz possível a responsabilização do Estado no domínio internacional quando as instituições nacionais se mostram falhas ou omissas na tarefa de proteger os Direitos Humanos (PIOVESAN, 2013).

individuais reclamáveis perante os Estados, nos Tribunais domésticos ou, quando necessário, ante um organismo internacional. A Organização Internacional do Trabalho, criada em 1919 pelo Tratado de Versailles, tem sua missão sintetizada na promoção do trabalho decente (*decent work*), com base na igualdade de oportunidades de acesso ao trabalho digno, livre e democrático por homens e mulheres, de toda e qualquer nacionalidade. Trata-se de um objetivo universal para o qual convergem os quatro objetivos estratégicos da OIT, previstos na Declaração Relativa aos Direitos e Princípios Fundamentais no Trabalho, adotada em 1998<sup>8</sup>) a liberdade sindical e o reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva; b) a eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou obrigatório; c) a abolição efetiva do trabalho infantil; e d) a eliminação da discriminação em matéria de emprego e ocupação. Tais princípios são vinculantes a todos Estados-membros, tendo eles ratificado ou não as Convenções a eles correspondentes, dada a importância fundamental dos preceitos ali assinalados para o estabelecimento de uma justiça social plena e paz duradoura.

Desde suas origens, o Brasil participa da Conferência Nacional do Trabalho passando a se envolver mais efetivamente a partir dos anos 1990, com a ratificação da Convenção no 147 sobre normas mínimas da Marinha Mercante (OIT, 1981).

Considerada uma das mais importantes da OIT, essa convenção contempla normas mínimas para a Marinha Mercante e inova ao obrigar os países que a ratificarem a criar legislação nacional substancialmente equivalente à de diversas outras convenções da OIT (MARTINS, 2013, p. 423).

Em 2006, todas as Convenções da OIT foram consolidadas em um único documento, a Convenção sobre Trabalho Marítimo (*Maritime Labour Convention*) (OIT, 2006), marco na história laboral marítima por constituir verdadeira carta de direitos da gente do mar. Com a ratificação da Rússia e das Filipinas em 2012, a MLC (OIT, 2006) entrou em vigor internacionalmente em 20 de agosto de 2013, após atingir as 30 ratificações necessárias, que representam mais de 33% da tonelagem bruta mundial (UNCTAD, 2013). Sob as articulações da OIT junto à IMO, a MLC (OIT, 2006) consolidou e atualizou mais de 68 padrões trabalhistas internacionais relacionados aos marítimos. Trata-se de investida que objetiva alcançar condições de trabalho decente à gente do mar, por meio do estabelecimento de requisitos mínimos de trabalho e de meios de aplicação de mecanismos de inspeção pelo Estado da bandeira. Seu texto exprime, basicamente, os direitos dos marítimos, seja qual for o pavilhão do navio em que

---

8 A Declaração da OIT relativa aos princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho foi adotada na 86a sessão da Conferência Internacional do Trabalho (OIT, 1998).

trabalham, além de estabelecer as obrigações dos armadores, dos Estados de registro, dos do porto e os dos fornecedores de mão-de-obra.

O Brasil, especificamente, ainda não ratificou tal Convenção. O Ministério do Trabalho e Emprego – MTE, porém, por meio de estudos comparativos realizados pela Comissão Permanente Nacional Aquaviária – CPNA, verificou que já é realizado, em âmbito nacional, a necessária inspeção do trabalho (realizado pelo próprio Ministério), e que as demais regras da Convenção também atendidas pela CLT (BRASIL, 1943) e pelas Normas da Autoridade Marítima – NORMAM. Não se vislumbram, portanto, grandes e urgentes alterações a serem realizadas internamente a fim de atender tal Convenção<sup>9</sup>.

## **4.2 Mecanismos de efetivação dos direitos dos trabalhadores marítimos**

O trabalhador marítimo, como se buscou demonstrar, encontra-se resguardado pela legislação nacional e internacional. Entretanto, ante a primazia da lei da bandeira ou do pavilhão – que submete as relações de emprego da gente do mar à lei do Estado de registro da embarcação – ele dificilmente tem seus direitos efetivamente assegurados. Nesse contexto, destacam-se as atividades desenvolvidas pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), capaz de responsabilizar internacionalmente o Estado que infringir obrigações previstas em Tratados por ele ratificados; e a atuação da ITF, que fiscaliza, negocia e postula em favor de tripulações que têm seus direitos violados. Em âmbito nacional, destacam-se a atuação e a fiscalização do Ministério do Trabalho, e da própria Justiça do Trabalho, que vem adotando uma postura protecionista, de modo a rechaçar a aplicação de leis estrangeiras danosas ao trabalhador.

### **4.2.1 A Organização Internacional do Trabalho – OIT**

O Direito Internacional do Trabalho, braço do Direito Internacional Público, tem como um dos principais objetivos a universalização de princípios e normas trabalhistas, a fim de se difundirem os nortes de justiça social e garantir sua efetivação, em detrimento de razões meramente econômicas (NOBREGA FILHO, 2011). Para tanto, empregam-se instrumentos normativos internacionais, entre eles os tratados, as declarações, as recomendações e as resoluções. A OIT realiza, nesse sentido, ampla atividade normativa, consolidada por meio de Convenções e Recomendações. As Convenções da OIT consistem em tratados multilaterais abertos, que, ao serem ratificados pelos

9 .....  
Para mais informações, cf. Syndarma (2012).

Estados-Membros, adquirem eficácia e aplicabilidade nos ordenamentos jurídicos internos. As Recomendações, por sua vez, não constituem instrumentos vinculantes e sugerem mudanças a serem implementadas pelos legisladores internamente, com base em princípios universais do Direito do Trabalho.

Desde que expressem seu consentimento para tal, os Estados-membros da OIT estão compelidos a obedecer tão somente aos instrumentos vinculantes. Ao ratificar um tratado, o Estado submete-se tanto a obrigações negativas – abstenção da prática de determinadas condutas que violem as finalidades sociais da organização –, quanto a obrigações positivas – garantia da proteção dos direitos expressamente previstos<sup>10</sup>. Daillier, Pellet e Quoc Dinh (2003) ensinam que o princípio fundamental do direito dos tratados é a execução de boa-fé e o respeito à regra *pacta sunt servanda*. O artigo 26º da Convenção de Viena (BRASIL, 2009a) assevera que “todo tratado em vigor vincula as partes e deve ser por elas respeitado”.

Destaca-se que a superveniência de um fato internacionalmente ilícito resulta em uma nova relação jurídica entre o Estado ou a organização internacional, autor do fato, e um ou vários sujeitos de Direito Internacional, que tem como objeto a obrigação de corrigir os efeitos do desrespeito. Logo, a responsabilidade internacional nasce com a ideia de reparação do ilícito. A sociedade internacional, porém, é descentralizada, pouco integrada e pouco solidária, o que acarreta que, na maioria dos casos, “se o fato internacionalmente ilícito não causou qualquer dano, a responsabilidade permanece platônica e não poderá dar lugar a consequências concretas” (DAILLIER; PELLET; QUOC DINH, 2003, p. 802- 803). De tal modo, as principais consequências são aquelas que se transformam de jurídicas em políticas. Uma vez definido que um determinado standard será vinculante e obrigatório a um Estado, a questão da implementação e da coação vem à tona. Primeiramente, onde houver acesso efetivo e satisfatório a Tribunais nacionais, tende-se a buscar meios internos de tutela jurídica<sup>11</sup>. Os órgãos voltados à regulamentação e à aplicação de Direitos Humanos – como o Comitê de Direitos Humanos das Nações Unidas e a Corte Interamericana de Direitos Humanos

---

10 Destaca-se que o Direito Internacional sustenta-se sob uma política de resultados. Os Poderes Estatais gozam de liberdade quanto aos meios empregados internamente para implementação dos tratados, havendo o dever, entretanto, de atingir os objetivos previstos de forma efetiva.

11 A aplicação de standards internacionais por Cortes nacionais não é tão simples, já que depende da sua incorporação à legislação nacional. Isso ocorre porque, em relação aos tratados, vários Estados adotaram o sistema dualista, o qual coloca em esferas separadas a aplicação da lei nacional e da lei internacional. O Brasil adota o sistema monista, que preconiza que um tratado internacional, uma vez ratificado passa a incorporar a legislação interna, passando a ser diretamente executável pelos tribunais nacionais (NOBREGA FILHO, 2011).

– inclusive exigem o exaurimento dos recursos jurisdicionais internos como condição de admissibilidade de reclamações individuais e coletivas<sup>12</sup>. Ocorre, porém, que a constante contradição presente nos tribunais nacionais, que ora optam pelas provisões da lei nacional, ora pela dos instrumentos internacionais, quando estes conflitam entre si, revela-se como óbice à efetivação interna dos tratados internacionais ratificados – apesar de a Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados ser clara ao determinar, em seu art. 27 (BRASIL, 2009a), que um Estado não pode invocar as disposições de seu direito interno para justificar o inadimplemento de um tratado por ele ratificado.

Ao seu turno, os meios de concretização de padrões internacionais de trabalho serão mais eficientes naqueles países que dispõem de uma máquina estatal estável e organizada, bem como uma legislação interna segura e eficaz. Quando o processo judicial é lento e insatisfatório, os remédios internos serão inviáveis e intempestivos –; nesses casos, inclusive, o requisito de exaurimento dos remédios internos será dispensado, tendo em vista que não há qualquer real esperança de reparação em nível nacional. É o caso dos países de registro aberto, que, ao promoverem a prática da bandeira de conveniência, acabam por abandonar à própria sorte os marítimos empregados em seus navios. Quando um trabalhador está a bordo de uma embarcação a milhas de distância da costa do Estado da bandeira, ou se nunca chegou a se aproximar ou guardar qualquer relação com tal Estado, ou mesmo se for esse Estado desprovido de um maquinário judicial eficiente, presume-se que os remédios internos foram exauridos<sup>13</sup>, sendo aconselhável a adoção de instrumentos internacionais apropriados à defesa do trabalhador (FITZPATRICK; ANDERSON, 2005, p. 910).

Presume-se que os standards internacionais sejam de conhecimento universal, mas o interesse em sua efetivação ainda é insuficiente. Os Estados, não raro, descumprem o dever de apresentar à OIT relatório anual acerca das medidas tomadas para efetivação das Convenções ratificadas, permitem violações internas a direitos fundamentais básicos e ratificam convenções que dificilmente serão implementadas. Tais condutas são agravadas pela ausência de mecanismos coercitivos no âmbito da OIT, a qual não dispõe de uma política sancionatória e de decisões vinculantes capazes

---

12 Os seis principais comitês de Direitos Humanos da ONU (Comitê de Direitos Humanos, Comitê de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais, Comitê para Eliminação da Discriminação Racial, Comitê sobre Eliminação de Discriminação contra Mulheres, Comitê contra a Tortura e Comitê dos Direitos da Criança) contam com procedimentos de queixa que permitem aos indivíduos apresentarem reclamações diretas em casos de violação pelos Estados a direitos assegurados em Convenções ratificadas. A admissibilidade de tais reclamações, porém, depende do exaurimento das vias internas (FITZPATRICK; ANDERSON, 2005, p. 95).

13 A Corte Interamericana de Direitos Humanos sustenta que a ausência de meios legais de acesso ao Judiciário nacional ou a um defensor estatal equivale à frustração dos remédios domésticos (ANDERSON; FITZPATRICK, 2005, p. 91).

de garantir a observância das obrigações impostas. Nesse sentido, Süssekind (2010) afirma que a OIT não objetiva aplicar sanções aos Estados-membros, mas empreender esforços a fim de efetivar a aplicação dos princípios consagrados por suas Convenções. As sanções, quando presentes, acabam por ser predominantemente morais.

#### **4.2.2 A Federação Internacional de Trabalhadores em Transporte – ITF**

As complexidades, bem como os altos custos a serem despendidos em reclamações endereçadas a organizações internacionais revelam-se como um obstáculo adicional aos trabalhadores marítimos, que encontram como importante alternativa o apoio na atividade desenvolvida pela Federação Internacional de Trabalhadores em Transporte – ITF. Sediada em Londres, Reino Unido, desempenha, nesse sentido, interessante papel na fiscalização e na remediação em casos de violação a direitos trabalhistas básicos. A organização dispõe de fiscais nos principais portos do mundo, com o fito de supervisionar os navios, amparar os marítimos de acordo com suas necessidades, bem como auxiliá-los em possíveis trâmites legais, tais como reclamações à OIT. A campanha contra as bandeiras de conveniência, um dos pilares do trabalho desenvolvido pela ITF, é primeiramente política, com o intuito de estabelecer por meio de acordos intergovernamentais um elo real entre a bandeira que o navio arvora e a nacionalidade ou o país de residência de seu proprietário, agentes e trabalhadores; mas também industrial, destinada a assegurar a proteção de todos os trabalhadores marítimos, independentemente de sua nacionalidade, na relação com os armadores. Por possuírem tão somente uma nacionalidade formal, desprovidos de qualquer vínculo efetivo com o país do registro, os navios que arvoram bandeiras de conveniência estão fora do alcance dos sindicatos nacionais.

A ITF, assim, assume tal papel, de modo a organizar e negociar em favor das tripulações empregadas em tais embarcações. Para isso, dispõe de um acordo coletivo padrão, o qual estabelece os salários e as demais condições de trabalho exigidas nos navios de bandeira de conveniência. As embarcações sob a égide de tal acordo recebem um Certificado, denominado *Blue Certificate*, o qual reflete o compromisso assumido pelo armador em assegurar as condições e direitos ali dispostos. Apesar das críticas que envolvem tal política, na prática a ITF vem assegurando salários decentes e melhores condições de trabalho para trabalhadores de cerca de cinco mil navios de bandeira de conveniência. O que seria uma política primeiramente de combate aos registros abertos passa a ter como foco, porém, medidas meramente acautelatórias e protetivas do trabalhador. Não há que se negar, entretanto, a importância de tal organização, que, frente a um contexto de sindicatos debilitados e majoritariamente patronais e trabalhadores oprimidos e sem recursos, tornou-se verdadeira porta-voz

do marítimo em todo o mundo.

### 4.2.3 O contexto brasileiro

Além do viés internacional, há também uma tendência administrativa interna de combate às bandeiras de conveniência. Os resultados, contudo, são lentamente implementados e ainda pouco visíveis. Com o fim de combater tal prática e, assim, minimizar suas consequências, o Brasil instituiu o segundo registro por meio da Lei no 9.432 (BRASIL, 1997b) regulamentada pelo Decreto no 2.256 (BRASIL, 1997c), denominado Registro Especial Brasileiro – REB. Em síntese, o segundo registro é complementar, não substituindo o registro originário de propriedade marítima. Nesse caso, o registro inicial permanecerá suspenso, e o navio passará a integrar a frota mercante do Estado do segundo registro (MARTINS, 2013). Oferecido por alguns países (como Brasil, Dinamarca, Portugal, Bélgica, Inglaterra e Alemanha), com vistas a amparar a frota mercante interna por meio de concessão de vantagens similares às da bandeira de conveniência, o segundo registro acaba por incentivar os interesses da armação e os da construção naval nacional (SARDINHA, 2013).

No Brasil, tal registro é oferecido à embarcação estrangeira sob contrato de afretamento a casco nu por empresa brasileira, condicionado à suspensão provisória da bandeira no país de origem (art. 3º e 11 da Lei no 9.432) (BRASIL, 1997b). Dentre as vantagens oferecidas, que abarcam questões referentes a financiamentos, seguro, tributação e nacionalidade de equipagem está a exigência de tão somente serem brasileiros o comandante e chefe de máquinas (Lei no 9.432, art. 11, §6º, e Decreto no 2.256, art. 8º) (BRASIL, 1997b; BRASIL, 1997c). Com isso, o Brasil busca não só proteger a Marinha Mercante nacional, como incentivar a competitividade internacional e combater os navios de bandeira de conveniência. A tripulação contratada pelos navios de bandeira brasileira, por sua vez, é beneficiada pela aplicação da própria legislação trabalhista nacional (BRASIL, 1943) em seus contratos de trabalho.

Além do segundo registro, outra medida amplamente empregada com fins de conter as irregularidades observadas nas embarcações de bandeira de conveniência é a fiscalização e o consequente poder de detenção do navio pelo Estado do Porto, prática denominada, na Europa, de Controle pelo Estado do Porto ou Port State Control<sup>14</sup>. Tida como uma medida complementar à fiscalização realizada pelo Estado

14 O Port State Control teve seus procedimentos harmonizados em 1982, por meio do chamado Memorando de Paris (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control – Paris MoU), quando 14 países europeus concordaram em coordenar o controle de navios estrangeiros que escalam os seus portos. Atualmente o PMoU conta com 27 membros: todos os Estados ribeirinhos da União Europeia e a Noruega, a Islândia, a Rússia, a Croácia e o Canadá (SARDINHA, 2013).



da Bandeira, o Controle pelo Estado do Porto ocorre quando as convenções marítimas, sejam elas relacionadas à segurança, ao meio-ambiente ou a condições de vida e trabalho a bordo não são observadas pelos armadores ou pelo Estado de registro da embarcação. Nesse caso, é possível a detenção do navio no porto até que todas as deficiências sejam corrigidas. No Brasil, o Ministério do Trabalho e Emprego, em política articulada com sua Secretaria de Inspeção do Trabalho – SIT, efetua políticas similares às desenvolvidas na Europa, realizando inspeções nos interiores dos navios, por meio das Superintendências Regionais do Trabalho e Emprego – SRTE. Tais inspeções, efetivadas pessoalmente por Auditores-Fiscais do Trabalho, têm como escopo fiscalizar a aplicação de acordos e Convenções internacionais da OIT, bem como os da legislação nacional, no que se referem às condições de vida e de trabalho a bordo, sob pena de interdição ou embargo do local de trabalho.

#### **4.2.4 O Poder Judiciário nacional e a tutela dos direitos do trabalhador marítimo**

Diferente das Cortes Internacionais, os tribunais domésticos são capazes de impor, por coerção legítima, a execução dos contratos de trabalho, garantindo a aplicação de direitos previstos em diplomas nacionais e internacionais. Os contratos internacionais de trabalho marítimo regulam relações de emprego que remetem a utilização de dois ou mais sistemas jurídicos. Os elementos multinacionais ou estrangeiros presentes em tais contratos geram a necessidade de, ao se considerar os possíveis métodos de soluções de controvérsias entre trabalhador e empregador, valer-se do Direito Internacional Privado a fim de se designar, por meio das regras de conexão internacional, o direito a ser aplicado caso a caso<sup>15</sup>.

É importante salientar a prestação de serviços a bordo, que ocorre de modo simultâneo ou sucessivo em diversos territórios nacionais; ela obsta a plena aplicação da regra clássica de conexão, referente ao princípio da territorialidade: *lex loci executionis* ou *lex loci laboris*<sup>16</sup>, motivo pelo qual prevalece o princípio da primazia da lei da bandeira, ou lei do pavilhão, estipulada na Convenção de Direito Internacional Privado de Havana

---

15 Na generalidade, os elementos estrangeiros constantes dos contratos internacionais de trabalho são identificados pelo lugar de conclusão ou execução do contrato internacional, da localização de seu objeto, do local da prestação laboral em diversos países, da nacionalidade ou do domicílio das partes ou de qualquer liame indicativo de direito aplicável (MARTINS, 2013).

16 Segundo Dolinger (2012), nos conflitos de normas no espaço, o princípio da territorialidade, com fulcro no art. 198 do Código de Bustamante, determina que, por meio da aplicação da regra de conexão *lex loci executionis*, o contrato internacional deverá ser regido pela lei da jurisdição do local da execução do contrato ou do local do país onde o serviço é prestado (*lex loci laboris*).

(Código de Bustamante) (SEXTA, 1928). Segundo tal teoria<sup>17</sup> – consolidada no princípio da extraterritorialidade ou na teoria da extensão do território –, aplica-se aos contratos de trabalho marítimo a legislação do pavilhão do navio ou do Estado de registro. Trata-se da aplicação da regra de conexão *lex patriae*, que determina a regência do contrato de trabalho internacional pela legislação do país da nacionalidade do navio. Explica Sússekind (2010, p. 197) que “todas as convenções da OIT, adotadas desde 1926, indicam a aplicação da lei do país onde o navio está matriculado [...] quanto aos direitos sociais e trabalhistas dos integrantes dessa categoria profissional”. A doutrina, bem como a própria jurisprudência pátria destacam que existe, porém, um óbice à plena aplicação desse elemento de conexão: a adoção de bandeiras de favor, que visam essencialmente a fraudar a lei nacional por meio do registro do navio em países sem qualquer vínculo com seu proprietário ou tripulação e desequipados de legislações trabalhistas sólidas e instrumentos nacionais eficazes de proteção de direitos.

Nesses casos, portanto, a teoria da lei da bandeira, segundo Martins (2013), tem sido relativizada ou desconsiderada. A relativização de tal teoria pelo Judiciário – que pode ser observada a partir de julgados do próprio TST – visa impedir que os trabalhadores marítimos permaneçam inassistidos. Almeja-se, assim, afastar a aplicação da lei do país de registro do navio, por meio da adoção de uma legislação mais rigorosa, que garanta e efetive a proteção do trabalhador.

Com efeito, a aplicação de uma dada legislação é determinada com base em elementos de conexão que integram as regras de conflito de normas no espaço. Não obstante o contexto internacional preconize a primazia da lei da bandeira, não há, no Brasil, prevalência de uma única regra de conexão, sendo frequente a aplicação da regra *lex fori*, segundo a qual a lei brasileira será aplicada sempre que consolidada a jurisdição brasileira para resolução da lide trabalhista. Fato é que a teoria da lei da bandeira tem sido desconsiderada no caso de adoção de bandeira de conveniência, motivo pelo qual o Judiciário brasileiro vem determinando, sempre que possível, a aplicação da legislação brasileira com base no apregoado princípio do centro de gravidade, ou *the most significant relationship*, conforme o qual o juiz determinará a lei de regência do contrato laboral com base na relação mais significativa com o caso concreto em apreço, como se verifica na ementa do seguinte julgado<sup>18</sup>:

17 Franco Filho (2011), Martins (2013), Sússekind (2010), entre outros destacam que o Direito Internacional Privado, na sistemática do trabalho marítimo, privilegia a diretriz da primazia da lei da bandeira, que submete as relações de emprego da gente do mar à lei do pavilhão, ou do Estado de registro da embarcação. Tal tendência, conforme ensina Martins (2013, p. 443), “encontra-se consolidada no âmbito da doutrina e jurisprudência maritimista internacional”.

18 No mesmo sentido, cf. Brasil (2009c). Para mais informações, cf. Brasil (2013).

TRABALHO EM NAVIO ESTRANGEIRO – EMPREGADO PRÉCONTRATADO NO BRASIL – CONFLITO DE LEIS NO ESPAÇO – LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. 1. O princípio do centro de gravidade, ou, como chamado no direito norte-americano, *most significant relationship*, afirma que as regras de Direito Internacional Privado deixarão de ser aplicadas, excepcionalmente, quando, observadas as circunstâncias do caso, verifica-se que a causa tem uma ligação muito mais forte com outro direito. É o que se denomina válvula de escape, dando maior liberdade ao juiz para decidir que o direito aplicável ao caso concreto. 2. Na hipótese, em se tratando de empregada brasileira, pré-contratada no Brasil, para trabalho parcialmente exercido no Brasil, o princípio do centro de gravidade da relação jurídica atrai a aplicação da legislação brasileira. (BRASIL, 2009b, grifo do autor).

Como se vê, o Brasil vem consolidando uma tendência protecionista, fundamentada no princípio do *favor laboris* ou da norma mais benéfica e na indisponibilidade dos direitos trabalhistas, de forma a rechaçar a aplicação de leis estrangeiras falhas e ineficientes. De tal modo, afasta-se o sistema clássico de conexão, que preconiza o fator meramente formal de nacionalidade do navio – por meio da aplicação da lei do pavilhão –, a fim de se aplicar a legislação brasileira a litígios decorrentes de contratos internacionais de trabalho julgados sob a égide da jurisdição brasileira e, assim, garantir proteção e dignidade ao trabalhador marítimo.

## 5 Conclusão

O serviço a bordo de embarcações, não obstante sua fundamental importância na circulação de pessoas e mercadorias a nível mundial, levou tempo até ter suas relações trabalhistas regulamentadas. Isso porque os Estados, ante a ausência de órgãos e instrumentos fiscalizatórios internacionais, acabavam por não cobrar a aplicação da lei trabalhista doméstica às suas embarcações em alto-mar. Com o assentamento da ideia, ainda em voga, de que deveria ser aplicada aos navios a lei do Estado da bandeira que arvoram – posteriormente batizada de princípio da Lei do Pavilhão, expresso no art. 91, 1, 2ª parte da Convenção de Montego Bay (BRASIL, 1990) –, a questão passou a atrair maior atenção internacional, principalmente no que concerne às relações de trabalho vigentes na embarcação.

Ao lado de organizações internacionais, com destaque para a ITF e a ONU e suas Agências, OIT e IMO, a atuação de sindicatos foi imprescindível à já tardia consolidação de regulamentos acerca do serviço a bordo e dos direitos trabalhistas dos marítimos. A gente do mar, encarada durante séculos como mão-de-obra barata, à plena disposição

dos interesses econômicos das grandes companhias de transporte marítimo, passou a ser objeto de proteção legal e centro de interesse internacional e, por conseguinte, nacional. A aplicação de padrões internacionalmente impostos depende diretamente do interesse e da capacidade dos Estados Nacionais em assegurá-los. Aí reside o principal obstáculo à concretização dos direitos sociais básicos dos trabalhadores marítimos: mesmo onde os standards internacionais são aceitos e reconhecidos – por meio da ratificação de Convenções internacionais –, falta interesse ou mecanismos suficientes a sua implementação interna.

Se, a partir do século XX, testemunhou-se a crescente regulamentação de Direitos Humanos universais, no mesmo passo as relações econômicas globalizadas promoveram e criaram terreno fértil ao estabelecimento das bandeiras de conveniência, prática que, além de acarretar concorrência econômica desleal, constitui violação à dignidade dos trabalhadores, por promover o dumping social. As dificuldades à efetivação dos direitos dos trabalhadores marítimos, nesse contexto, são ainda mais complexas, como se tentou demonstrar durante o presente artigo. Os países de registro, legalmente responsáveis pela embarcação, não oferecem qualquer suporte legal sindical e institucional aos trabalhadores, restando-lhes buscar assistência na ITF, ou, quando possível, registrarem reclamações perante a OIT.

Não se pode perder de vista, portanto, a necessidade de uma política marítima nacional, que, aliada à atuação de organismos internacionais, concretize o estabelecido em legislações domésticas e internacionais, principalmente no que concerne à implementação de mecanismos que assegurem o vínculo genuíno entre o navio e o Estado de registro. Isso ocorre porque os problemas hoje enfrentados pela categoria marítima têm como principal origem a construção de um pensamento internacional que preconiza a aplicação da lei do país de registro do navio aos contratos de trabalho, garantindo a manutenção das falésias sociais já abordadas – nos casos de embarcações de bandeira de conveniência – e o grave desequilíbrio na competição com países que possuem direitos sociais embutidos em suas folhas de pagamento.

Por ora, mostra-se interessante o posicionamento do Judiciário brasileiro, que, a fim de assegurar a observância de princípios trabalhistas básicos, vem aplicando a legislação brasileira (BRASIL, 1943) a contratos internacionais de trabalho desde que verificada a violação de direitos e garantias em embarcações que detêm relação ou conexão com o Brasil.

## 6 Referências

BRASIL. **Câmara dos Deputados**. Decreto Legislativo nº 5 de 1987. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1980-1987/decretolegislativo-5-9-novembro-1987-367281-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em: novembro de 2022.

BRASIL. **Câmara dos Deputados**. Decreto no 99.165 de 12 de março de 1990. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: novembro de 2022.

BRASIL. **Congresso Nacional**. Decreto no 1.530 de 22 de junho de 1995. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: novembro de 2022.

BRASIL. **Congresso Nacional**. Decreto no 2.256 de 17 de junho de 1997. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1997/decreto-2256-17-junho-1997-445006-norma-pe.html>> . Acesso em: novembro de 2022.

BRASIL. **Congresso Nacional**. Decreto no 2.596 de 18 de maio de 1998. Disponível em: . Acesso em: 10 nov. 2016.

BRASIL. **Congresso Nacional**. Decreto no 7.030 de 14 de dezembro de 2009. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d7030.htm)>. Acesso em: novembro de 2022.

BRASIL. **Congresso Nacional**. Decreto-Lei no 5.452 de 1º de maio de 1943. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm)>. Acesso em: novembro de 2022.

BRASIL. **Congresso Nacional**. Lei no 556 de 1850. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leimp/1824-1899/lei-556-25-junho-1850-501245-norma-actualizada-pl.pdf>>. Acesso em: novembro de 2022.

BRASIL. **Congresso Nacional**. Lei no 7.652 de 3 de fevereiro de 1988. Disponível em: . Acesso em: novembro de 2022.

BRASIL. **Congresso Nacional**. Lei no 9.432 de 8 de janeiro de 1997.

Disponível em: <[https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop\\_mostrarintegra;jsessionid=node0pe32a65iamdy168dltxzujaan9129983.node0?codteor=262620&filename=LegislacaoCitada+-PL+4746/2005](https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=node0pe32a65iamdy168dltxzujaan9129983.node0?codteor=262620&filename=LegislacaoCitada+-PL+4746/2005)>. Acesso em: novembro de 2022.

BRASIL. **Congresso Nacional**. Lei no 9.537 de 11 de dezembro de 1997. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9537.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%209.537%2C%20DE%2011%20DE%20DEZEMBRO%20DE%201997.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20seguran%C3%A7a%20do,nacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A7%C3%A3es.&text=Art.,rege%2Dse%20por%20esta%20Lei.](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm#:~:text=LEI%20N%C2%BA%209.537%2C%20DE%2011%20DE%20DEZEMBRO%20DE%201997.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20seguran%C3%A7a%20do,nacional%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A7%C3%A3es.&text=Art.,rege%2Dse%20por%20esta%20Lei.)>. Acesso em: novembro de 2022.

BRASIL. **Marinha do Brasil**. Normas da Autoridade Marítima. [2007-2016]. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>>. Acesso em: novembro de 2022.

BRASIL. **Tribunal Superior do Trabalho**. ARR 19300-94.2006.5.02.0441. Relator: Ministro Aloysio Corrêa da Veiga. 6ª Turma, julgado em 4 set. 2013, publicado em DEJT 6 set. 2013.

BRASIL. **Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região**. Processo: ED-RR 12700-42.2006.5.02.0446. Relatora: Ministra Maria Cristina Irigoyen Peduzzi, 8ª Turma. Julgado em 6 maio 2009b, publicado em DEJT 22 maio 2009.

DAILLIER, Patrick; PELLET, Alain; QUOC DINH, Nguyen. **Direito Internacional Público**. Tradução Vítor Marques Coelho. 2. ed. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2003.

DOLINGER, Jacob. **Direito Internacional Privado**. Parte Geral. 10. ed. Rio de Janeiro: Forense, 2012.

FITZPATRICK, Deirdre; ANDERSON, Michael. **Seafarers' Rights**. New York: Oxford University Press Inc., 2005.

FRANCO FILHO, Georgenor de Sousa. Contratos internacionais de trabalho. **Revista Trabalhista: Direito e Processo**, Brasília, ano 10, no 38, abr. 2011, p. 184-193

HAMBURGO, **Tribunal Internacional do Direito do Mar**. Caso Grand Prince (Belize v. France). Abr. 2001. Disponível em: <<https://www.itlos.org/en/main/cases/list-of-cases/>>

case-no-8/> Acesso em: novembro de 2022.

INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION. **Flags of Convenience**. s/d. Disponível em: Acesso em: <<https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-of-convenience>>. Acesso em novembro de 2022.

JAMAICA. **Nações Unidas (UN)**. United Nations Convention on the Law of the Sea. 1982. Disponível em: <[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)>. Acesso em 12 nov. 2016.

LÓPEZ, F. Javier Quel. Comentário no prólogo do livro de LICERAS, Juan Soroeta. La jurisprudência del tribunal internacional del derecho del mar. (1997-2005). Madrid: Dilex, 2005, p. 19.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**. V. I. 4. ed. Barueri, SP: Manole, 2013.

MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de Direito Internacional Público**. 2. ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2012.

MUNIZ, Rafael. **A Nacionalidade do navio à luz da convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982**: o vínculo efetivo entre o Estado e o navio. Apresentada como dissertação de Mestrado em Ciência Jurídica na Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2009.

NOBREGA FILHO, Carlos Antonio. **Um novo diálogo entre o Direito Internacional e o Direito do Trabalho brasileiro**: o status jurídico de supralegalidades das convenções da OIT. Revista Trabalhista: Direito e Processo, Brasília, ano 10, no 38, abr. 2011, p. 162-183.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948**. Disponível em: <<https://www.ohchr.org/en/human-rights/universal-declaration/translations/portuguese?LangID=por>>. Acesso em: novembro de 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Pacto Internacional dos Direitos Econômicos, Sociais e Culturais de 1966**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1990-1994/d0591.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0591.htm)>. Acesso em: novembro de 2022.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Declaração Relativa aos Direitos e Princípios Fundamentais no Trabalho**. 86ª sessão da Conferência Internacional do Trabalho de 1998. Disponível em: <[https://www.ilo.org/brasil/publicacoes/WCMS\\_230648/lang--pt/index.htm](https://www.ilo.org/brasil/publicacoes/WCMS_230648/lang--pt/index.htm)>. Acesso em: novembro de 2022.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **As boas práticas da inspeção do trabalho no Brasil: o setor marítimo**. Brasília, OIT: Ministério do Trabalho e Emprego, 2010. Disponível em: <[https://www.ilo.org/brasil/publicacoes/WCMS\\_233540/lang--pt/index.htm](https://www.ilo.org/brasil/publicacoes/WCMS_233540/lang--pt/index.htm)>. Acesso em: novembro de 2022.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Convenção sobre Trabalho Marítimo de 2006** (Convenção 186). Disponível em: <[https://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS\\_242714/lang--pt/index.htm](https://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS_242714/lang--pt/index.htm)>. Acesso em: novembro de 2022.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Normas Mínimas da Marinha Mercante** (Convenção 147). Disponível em: <[https://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS\\_236120/lang--pt/index.htm](https://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS_236120/lang--pt/index.htm)>. Acesso em: novembro de 2022.

PIOVESAN, Flávia. **Direitos Humanos e o Direito Constitucional Internacional**. 14. ed. São Paulo: Saraiva, 2013.

SARDINHA, Alvaro. **Registro de navios, Estado de bandeira**. Lisboa: Coleção Mar Fundamental, 2013.

SEXTA CONFERÊNCIA INTERNACIONAL AMERICANA. **Convenção de Direito Internacional Privado**. Código de Bustamante. 1928. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18871-13-agosto-1929-549000-publicacaooriginal-64246-pe.html>>. Acesso em: novembro de 2022.

STEIN, Marcelino André. **Bandeiras de conveniência: análise jurídica e econômica**. Apresentada como dissertação de Mestrado em Direito das Relações Econômicas Internacionais na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011.

SÜSSEKIND, Arnaldo. **Curso de Direito do Trabalho**. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2010.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). **Review**



**of maritime transport 2008**. Geneva, Unctad, 2008. Disponível em: <[https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2008\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2008_en.pdf)>. Acesso em: novembro de 2022.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). **Review of maritime transport 2013**. Geneva, Unctad, 2013. Disponível em: <[https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2013\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2013_en.pdf)>. Acesso em: novembro de 2022.

UNITED NATIONS. **United Nations Convention on the Law of the Sea**, 1982. Disponível em: <[https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)>. Acesso em: novembro de 2022.

Publicado originalmente na Revista Jurídica da Presidência · Brasília · Edição Comemorativa 17 anos.