



**Homero Wanderson Luiz Geremias**

**O PRINCÍPIO DA PROTEÇÃO NO ÂMBITO DO DIREITO DO TRABALHO MARÍTIMO BRASILEIRO**

Dissertação com vista à obtenção do grau de mestre  
em Direito na especialidade de Direito e Economia  
do Mar.

Orientador:

Doutor João Zenha Martins, Professor da Faculdade de Direito da Universidade  
Nova de Lisboa

Setembro de 2021



NOVA SHCOOL OF LAW

O PRINCÍPIO DA PROTEÇÃO NO ÂMBITO DO  
DIREITO DO TRABALHO MARÍTIMO BRASILEIRO

**Setembro**

**2021**

**Homero Wanderson Luiz Geremias**

**O PRINCÍPIO DA PROTEÇÃO NO ÂMBITO DO DIREITO DO TRABALHO  
MARÍTIMO BRASILEIRO**

Dissertação com vista à obtenção do grau de mestre  
em Direito na especialidade de Direito e Economia  
do Mar.

Orientador:

Doutor João Zenha Martins, Professor da Faculdade de Direito da Universidade  
Nova de Lisboa

Setembro de 2021

## Índice

|                                                                                                  |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Introdução.....                                                                               | 15 |
| 2. Relevância da Temática, Delimitação do Tema, Objetivos e Metodologia .....                    | 18 |
| 2.1. Relevância da Temática .....                                                                | 18 |
| 2.2. Delimitação do Tema .....                                                                   | 20 |
| 2.3. Objetivos .....                                                                             | 21 |
| 2.4. Metodologia .....                                                                           | 22 |
| 3. O Direito Marítimo Brasileiro .....                                                           | 25 |
| 3.1. Definição do Direito Marítimo e sua Relação com Outras Áreas .....                          | 25 |
| 3.2. Objeto do Direito Marítimo e a Regulamentação no Ordenamento Jurídico Brasileiro .....      | 26 |
| 4. Direito do Trabalho no Ordenamento Jurídico Brasileiro e o Princípio da Proteção .....        | 30 |
| 4.1. Direito do Trabalho no Ordenamento Jurídico Brasileiro .....                                | 30 |
| 4.2. Princípio da Proteção .....                                                                 | 32 |
| 4.3. Desdobramentos do Princípio da Proteção .....                                               | 36 |
| 4.3.1. In Dubio Pro Operario .....                                                               | 36 |
| 4.3.2. Regra da Norma Mais Favorável .....                                                       | 37 |
| 4.3.3. Regra da Condição Mais Benéfica .....                                                     | 38 |
| 4.4. A Reforma Trabalhista e o Princípio da Proteção .....                                       | 40 |
| 5. Convenções da OIT sobre Direito do Trabalho Marítimo .....                                    | 41 |
| 5.1. A OIT – Definição e História.....                                                           | 41 |
| 5.2. As Normas Internacionais do Trabalho .....                                                  | 43 |
| 5.3. Relação da OIT e o Brasil, e as Ratificações das Convenções sobre o Trabalho Marítimo ..... | 48 |

|                                                                                                                     |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 6. O Trabalhador Marítimo e a Legislação Trabalhista Brasileira .....                                               | 51  |
| 6.1. O trabalhador e o Empregador Marítimo .....                                                                    | 51  |
| 6.2. A Nacionalidade do Navio .....                                                                                 | 55  |
| 6.3. Jurisdição e Competência Brasileira .....                                                                      | 56  |
| 6.4. A Lei do Pavilhão.....                                                                                         | 60  |
| 6.5. Conflito de Leis no Espaço .....                                                                               | 61  |
| 6.6. As Principais Leis Trabalhistas Voltadas ao Trabalhador Marítimo .....                                         | 65  |
| 7. O Ministério Público do Trabalho e seu Papel Fiscalizador do Trabalho.....                                       | 70  |
| 8. A Jurisprudência do TST sobre a Regra Mais Favorável ao Trabalhador em<br>Navio de Bandeira Não Brasileira ..... | 75  |
| 8.1. Legislação Trabalhista Aplicável em Navio de Bandeira Estrangeira.....                                         | 77  |
| Conclusão .....                                                                                                     | 91  |
| Referências .....                                                                                                   | 93  |
| Apêndice A .....                                                                                                    | 107 |

### **DECLARAÇÃO DE COMPROMISSO ANTIPLÁGIO**

O texto apresentado é de minha exclusiva autoria e todas contribuições ou textos alheios utilizados estão devidamente referenciados, nos termos do artigo 20.º-A do Regulamento do Segundo Ciclo de Estudos Conducente ao Grau de Mestre em Direito.



Homero Wanderson Luiz Geremias

Dedico este trabalho primeiramente a Deus, Autor do meu destino, meu socorro nos momentos de aflição, meu alicerce e meu guia.

Aos meus pais, Israel e Ana, que me ensinaram a sonhar.

A Accácio Geremias e Anisio Rogério, *in memoriam*.

E à minha companheira de sonhos, minha esposa Elem R. de Oliveira, e aos meus adoráveis filhos Samuel e Ian.

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, que é meu refúgio, fortaleza e socorro.

Aos meus pais, Israel e Ana, a quem devo tudo que sou.

À Emília R. de Andrade, o anjo que Deus usa para me socorrer.

Aos amigos do “Grupo Louvor” que são os irmãos, que meu coração escolheu. Em especial ao Harlen Andrade pelo apoio na minha caminhada acadêmica.

À minha grande parceira Ellen Karla que resolve todos os meus problemas, profissionais, pessoais e acadêmicos.

Ao meu guru Clausner Santos.

À minha procuradora e cunhada Elda Rodrigues.

Ao meu irmão “TOP” Israel Junior, a sua graciosa esposa Edriely Geremias e ao meu sobrinho maravilhoso, Benjamim.

Aos meus colegas do mestrado, em especial ao amigo Gonçalo, Sarita, Solange, Jennifer e Leonice.

À Dra. Milene Zerec, que me auxiliou de forma surpreendente na conclusão desta pesquisa.

Por fim, mas de extrema importância, a minha família. À esposa Elem R. de Oliveira e aos meus filhos Samuel e Ian.



## MODO DE CITAR

- I. Este trabalho foi redigido nas regras do Acordo Ortográfico, porém as citações a autores conservaram-se as originalidades dos textos, assim, podem ocorrer de algumas delas encontrarem-se em desconformidade ao supracitado Acordo.
- II. As citações, no presente trabalho, serão no estilo autor-data e, nas notas de rodapés terão o nome, a abreviatura do autor, o ano, o título da obra e a página, quando houver, bem como recuo simples.
- III. As notas de rodapés, quando tratarem de explicação de termos, ou expressão ou ainda quando destacar uma legislação, terão recuo duplo.
- IV. Todas as referências às monografias, artigos e obras, citadas na presente dissertação, apenas farão menção à: nome do autor, título da obra, respectivo volume, ano e página(s). Já os documentos sem data serão descritos entre parênteses com o termo sem data (S.D.).
- V. As referências completas encontram-se na bibliografia geral.
- VI. Expressões em latim ou em língua estrangeira serão apresentadas em itálico.
- VII. Metáforas, jogos de palavras, termos mais coloquiais e afins estão assinalados com recurso à seguinte pontuação: “ ”.
- VIII. Citações e empréstimos retirados integralmente de obras ou legislação estão escritos com recurso à seguinte pontuação: “ ”, exceto as que contiverem mais de 40 palavras, que estarão destacadas com recuo previsto na regra de estilo da Universidade Nova de Lisboa.
- IX. As abreviaturas estão identificadas por ordem alfabética na Lista de Abreviaturas que se segue.

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

CIRM – Comissão Interministerial para os Recursos do Mar

GT – Grupo de Trabalho

ONU – Organização das Nações Unidas

PIB – Produto Interno Bruto

PSRM – Plano Setorial para Recursos do Mar

OCDE – Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico

UNCLOS – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (United Nations Convention on the Law of the Sea)

DGRM – Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos

MLC – Maritime Labour Conventions

IMO – International Maritime Organization

SOLAS – Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar

STWC – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

MARPOL – Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios

OIT – Organização Internacional do Trabalho

ILO – International Labour Organization

MT – Mar Territorial

ZC – Zona Contígua

ZEE – Zona Econômica Exclusiva

PC – Plataforma Continental

CLT – Consolidação das Leis do Trabalho

DRE – Diário da República Eletrônico

CF/88 – Constituição da República Federativa do Brasil de 1988

ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária

CONATPA – Coordenadoria Nacional de Trabalho Portuário e Aquaviário

MPT – Ministério Público do Trabalho

TRT – Tribunal Regional do Trabalho

TST – Tribunal Superior do Trabalho

EC/99 – Emenda Constitucional de 1999

## **DECLARAÇÃO DO NÚMERO DE CARACTERES**

O corpo da dissertação, incluindo espaços e notas, ocupa um total de 181.052 caracteres.

## RESUMO

Os princípios são os pilares do ordenamento jurídico e podem ser gerais ou específicos. O Princípio da Proteção do trabalhador é um princípio específico do Direito do Trabalho, considerado a espinha dorsal desse ramo do Direito. O trabalho marítimo é uma atividade global que submete o trabalhador a regime de trabalho penoso, necessitando, por isso, de proteção jurídica. O presente trabalho tem por objetivo verificar se o princípio da proteção é plenamente aplicado ao Direito do Trabalho Marítimo. A pesquisa adotada quanto à natureza da pesquisa é aplicada; do ponto de vista da forma de abordagem do problema é qualitativa; quanto aos objetivos é explicativa; e do ponto de vista dos procedimentos técnicos é uma pesquisa Bibliográfica. O trabalho marítimo é laborado a bordo de navios, que tem territorialidade do Estado da bandeira do navio. Assim, há um dilema de quem seria a jurisdição das lides dos contratos de trabalho de labor, em navios de bandeira estrangeira, que naveguem em águas brasileiras, se deve-se aplicar a lei brasileira ou a lei do pavilhão do navio. A existência do Direito do Trabalho só é possível em uma realidade de proteção ao trabalhador. Assim, o presente trabalho analisou as decisões do Egrégio Tribunal Superior do Trabalho sobre ações judiciais referentes a contratos de trabalho de brasileiros e residentes no Brasil, em labor a bordo de navios de bandeiras estrangeiras. Os estudos da jurisprudência demonstram que há falta de uniformidade nas decisões sobre a competência brasileira para julgar a lide e, consequentemente, se afasta o Princípio da Proteção do Trabalhador. O presente trabalho não tem pretensão de esgotar o tema, mas servir de introito e contribuição na discussão do tema, tão importante para o trabalhador marítimo.

**PALAVRAS-CHAVE:** Princípio da Proteção – Trabalho marítimo – Direito do Trabalho Marítimo.

## ABSTRACT

Principles are the pillars of the legal system and can be general or specific. The Principle of Protection of the Worker is a specific principle of Labor Law, considered the backbone of this branch of Law. Maritime work is a global activity that submits the worker to a regime of painful work, therefore requiring legal protection. The present work aims to verify if the principle of protection is fully applied to the Maritime Labor Law. The research adopted regarding the nature of the research is applied; from the point of view of approaching the problem, it is qualitative; as to the objectives, it is explanatory; and from the point of view of technical procedures, it is a bibliographic research. Maritime work is carried out on board ships, which have the territoriality of the ship's flag State. Thus, there is a dilemma as to who would be the jurisdiction in the disputes of labor contracts, on foreign-flagged ships sailing in Brazilian waters, whether Brazilian law or the law of the ship's flag should be applied. The existence of the Labor Law is only possible in a reality of worker protection. Thus, this work analyzed the decisions of the High Court of Labor on lawsuits related to employment contracts of Brazilians and residents in Brazil, working on board ships of foreign flags. Studies of jurisprudence demonstrate that there is a lack of uniformity in decisions on the Brazilian competence to judge the dispute and, consequently, the Principle of Protection of the Worker is removed. The present work does not intend to exhaust the subject, but to serve as an introduction and contribution to the discussion of the subject, so important for the maritime worker.

**KEYWORDS:** Principle of Protection – Maritime Labor – Maritime Labor Law

## Introdução

O ser humano tem uma ligação muito forte com o mar. Alguns têm medo, registrado na história como o medo das bordas da terra plana, ou pelos monstros que atacavam as navegações em alto mar. Hoje, o medo, praticamente, é por causa das forças da natureza capazes de afundar grandes embarcações ou proporcionar *Tsunamis*, bem como as condições de alto mar, que às vezes nos apavoram. Outros têm fascínio por sua beleza, inclusive inspira filmes, músicas e poemas.

O mar sempre apresentou importância para os seres humanos. Antes das grandes navegações, que transformavam o mar em local de transporte, sua importância estava relacionada, sobretudo, à pesca. No final da idade média começou a ser utilizado para o comércio de mercadorias, fato que impulsionou a vencer o medo e superar o mar costeiro. Souza (2013) ao descrever o medo do mar na expansão portuguesa dos mares, no século XV, nos confirma que:

Se a pesca implicava hábitos de navegação costeira, o comércio marítimo com regiões distantes obrigava a ter barcos maiores, e mais bem apetrechados e conhecimento de melhores técnicas de navegação. O desejo do lucro foi, como é óbvio, o grande impulsionador.<sup>1</sup>

Enfim, o mar medieval é o mesmo mar de hoje, mas não na sua importância. Não nos resta dúvida de que a principal importância do mar, atualmente, se baseia na questão econômica. E são muitas atividades econômicas relacionadas à Economia do Mar, porém ainda falta um consenso para a definição das atividades. A Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico – OCDE (2016) sugere que as atividades econômicas marítimas sejam agrupadas em atividades marítimas tradicionais e emergentes. Essas atividades tradicionais são: pesca, indústria da pesca, transporte marítimo, ativi-

---

<sup>1</sup> Sousa, J. S.D., (2011) *A Expansão portuguesa no século XV*, p. 6.

dade portuária, indústria naval, óleo e gás (águas rasas), construção e manufaturas marítima, turismo costeiro e marítimo, serviços marítimos às empresas, educação marítima e dragagem. Já as atividades emergentes são: aquicultura, óleo e gás (águas profundas), energia eólica e energias renováveis, mineração marítima, segurança e vigilância marinha, biotecnologia marinha, produtos e serviços marítimos de tecnologia, produtos e serviços marítimos de tecnologias, entre outras<sup>2</sup>.

O mar também representa o futuro econômico e a solução para a humanidade, relacionado a diversos problemas previstos devido ao aquecimento global. Assim, haverá maior importância em relação aos alimentos e à mineração submarina (com a diminuição/fim de recursos minerais do território).

Instintivamente há uma relação direta entre a quantidade de atividade econômica humana e mão-de-obra humana. Quanto maior o PIB (Produto Interno Bruto) marítimo, maior é a quantidade de trabalhadores no âmbito marinho. O presente trabalho visa estudar o princípio da proteção na relação de trabalho da mão-de-obra do trabalhador marítimo. Matéria do Direito do Trabalho.

Nas palavras de Delgado (2009) encontramos que:

O Direito do Trabalho — como qualquer ramo jurídico — constitui um complexo coerente de institutos, princípios e normas jurídicas, que resulta de um determinado contexto histórico específico. A localização do preciso momento em que esse contexto se forma supõe, inicialmente, a observância do procedimento metodológico de identificar a categoria básica do ramo jurídico analisado, a sua categoria nuclear, dominante, sem a qual não existiria o fenômeno jurídico em questão.<sup>3</sup>

Neste diapasão que se escolheu a pesquisa sobre o Direito do Trabalho Marítimo, pesquisando sobre a aplicação do Princípio da Proteção ao trabalhador marítimo. Para o alcance do objetivo da pesquisa a descrição da investigação foi dividida em 7 (sete) capítulos, assim dispostos.

---

<sup>2</sup> OCDE (2016, abril 2017). *The Ocean Economy in 2030*. p. 23.

<sup>3</sup> Delgado, M. G. (2009). *Curso de direito do trabalho*. p. 26.



O capítulo 1 está direcionado a descrever, principalmente, e explicar o método da investigação. Está subdividido em subcapítulos para descrever: a relevância do tema, descrevendo como o mar é fundamental na estrutura econômica que estamos inseridos e como será um meio fundamental em relação ao aquecimento global. Como há grande quantidade de mão-de-obra utilizada no setor marítimo é importante estudar a relação jurídica entre os trabalhadores e o trabalho, bem como os trabalhadores e o empregador/tomador do serviço; a delimitação do tema, que narra do macro, Direito do Trabalho e Direito do Mar, até “afunilar” no Princípio da Proteção aplicado no Direito do Trabalho Marítimo; os objetivos, no qual se dedicou a explicar a pergunta de partida (O Princípio da Proteção é plenamente aplicado no Direito do Trabalho Marítimo Brasileiro) e os objetivos gerais e específicos que auxiliarão na resposta à temática, e, por fim, na metodologia utilizada para a investigação.

Os demais capítulos estão organizados de forma a construir o conhecimento do pesquisador, evoluindo o estudo das questões elementares até o tema proposto.

Assim sendo, o Capítulo 2 (O Direito Marítimo Brasileiro) está subdividido em dois subcapítulos. O primeiro define o Direito Marítimo e seu relacionamento com outros ramos jurídicos. O segundo subcapítulo descreve qual o objeto do Direito Marítimo e sua regulamentação no Ordenamento jurídico brasileiro.

Já o capítulo 3 é dedicado a descrever sobre o que é o Direito do Trabalho e o que é o princípio da proteção no ordenamento jurídico brasileiro. O tema foi explanado em dois subcapítulos, um para cada tema.

O capítulo 4 descreve a história da Organização Internacional do Trabalho – OIT, sua importância na construção de normas internacionais do trabalho, como ela é formada e como descreve sobre o Conselho. Também descreve sobre as ratificações dos Estados-Membros e as Convenções, sobretudo as relacionadas ao trabalho marítimo. Trata sobre a relação Brasil e OIT e a ratificação da Convenção 186 da OIT.

## 2. Relevância da Temática, Delimitação do Tema, Objetivos e Metodologia

### 2.1. Relevância da Temática

O tema escolhido para estudo concentra-se na importância do mar face ao aquecimento global. A Economia Azul<sup>4</sup> é a grande aposta para solução dos problemas humanos, como a escassez de alimentos (produção e captura de pescados) ocasionada pelo aquecimento global, exploração de minerais, produção de industrializados a partir da pesquisa científica da biotecnologia, entre outros. Mesmo no presente, a importância do mar para o Brasil é muito expressiva.

Assim como vários países, o Brasil não tem ainda definido uma contabilização de dados estatísticos sobre a contribuição do mar para sua economia. Sem a definição de quais atividades econômicas compõem a economia marítima não é possível descrever, com firmeza, qual o percentual de riqueza gerado pelo mar. Nesse sentido, em 30.07.2020 a CIRM (Comissão Interministerial para os Recursos do Mar) aprovou a criação do Grupo Técnico “PIB do Mar” (GT PIB do MAR), no âmbito do Plano Setorial para recursos do Mar (PSRM), conforme descreve a Resolução nº 14/2020<sup>5</sup>. Entre outros desígnios, a criação do GT objetiva a definição do conceito de Economia Azul ou Economia do Mar para o Brasil e identificação dos setores e atividades que integram a Economia Azul, delimitando o quanto elas contribuem para o PIB nacional e para a elaboração de uma proposta de metodologia para mensurar o PIB do Mar.

Como não há delimitação das atividades que compõem o PIB do Mar, ou seja, não há diferenciação entre indústrias do mar ou não do mar, o

---

<sup>4</sup> ECONOMIA AZUL – “A Economia Azul emerge, trazendo reflexões sobre a contribuição dos oceanos à economia e a necessidade de garantir a sustentabilidade ambiental e ecológica dos espaços marítimos”. (Centro de Comunicação Social da Marinha – 2021).

<sup>5</sup> Resolução 14/2020. (2020). *Que aprova a criação do Grupo Técnico “PIB do Mar” (GT PIB do MAR), designa os órgãos para comporem o Grupo Técnico do PIB do Mar (GT PIB do Mar), e delega competência ao Secretário da CIRM para nomear os representantes dos membros do GT.*

PIB do Mar é estimado. Carvalho (2018a) diz que em 2015 a economia do mar correspondeu a 19% (dezenove por cento) do PIB, totalizando um total de R\$ 1,11 trilhão de reais<sup>6</sup>.

Quanto maiores as atividades econômicas humanas, maiores são as necessidades de mão-de-obra. Porém, assim como o PIB do Mar é estimado, por causa da falta de definição de atividades econômicas marinhas, se estima a quantidade de emprego gerada pela economia azul. Carvalho (2018b) aponta um valor de 970.406 (novecentos e setenta mil e quatrocentos e seis) empregos em 2014<sup>7</sup>.

Dada a expressiva quantidade de riqueza gerada e a quantidade de emprego envolvida nas atividades econômicas marinhas torna-se praticamente instintivo a importância de estudo em quaisquer áreas da temática. Com uma mão de obra tão expressiva, faz muito sentido compreender o aspecto legal sobre a relação emprego, empregado e empregador.

O capítulo 5 foi subdividido em seis subcapítulos. O 5.1 se dedica, inicialmente, a fazer a diferença do significado do trabalhador marítimo na legislação internacional e do ordenamento jurídico brasileiro, seguido de explicação de quais são as profissões que os marítimos têm a bordo. O subcapítulo também se preocupa em explicar a relação de emprego, o trabalhador e o tomador do trabalho. O subcapítulo 5.2 trata da nacionalidade do navio. Já o 5.3 trata de definir a jurisdição e competência brasileira. O 5.4 trata da Lei do Pavilhão. O subcapítulo 5.5 descreve os conflitos de Leis no Espaço. Por fim, o subcapítulo 5.6 destaca algumas leis trabalhistas relacionadas à proteção do trabalhador marítimo.

O capítulo 6 visa explicar a importância do Ministério Pública do Trabalho na defesa e garantia de direitos ao trabalhador marítimo.

O capítulo 7 tem intuito de descrever como a jurisprudência tem entendido o princípio da proteção, regra da norma mais favorável, na aplicação da competência e jurisdição brasileira face as Lei do Pavilhão.

---

<sup>6</sup> Carvalho, A. B. (2018a). *O PIB do Mar e a Amazônia Azul*.

<sup>7</sup> Carvalho, A. B. (2018b). *Economia do Mar: Conceito, Valor e importância para o Brasil*. p. 29.

## 2.2. Delimitação do Tema

O Direito Marítimo é uma ciência muito ampla. Bramante (2019) disciplina que o Direito Marítimo:

(...) é por definição é um conjunto de normas (regras e princípios), organismos, instituições e institutos, que tem como objeto principal a regulamentação das relações jurídicas de navegação e de transportes aquaviários marítimo, fluvial e lacustre, feitos por navio, embarcação ou plataformas flutuantes.<sup>8</sup>

Assim, o Direito Marítimo é amplo, e, como continua a autora, guarda relações com diversos outros ramos do direito, como o Direito do Mar, Direito Internacional Público, Direito Internacional Privado, Direito Empresarial, Direito Tributário Aduaneiro, Direito Civil, Direito Administrativo, Direito dos Seguros, Direito do Trabalho, Direito da Seguridade Social, entre outras ciências e ramos do direito.

A força motriz que move essa atividade, nos mares, ainda é a mão-de-obra humana. Por isso o Direito relacionado às relações entre o trabalhador e o empregador é importante e merece atenção.

O Direito do Trabalho Marítimo é um ramo muito extenso, pois a diversidade de tipos de trabalhadores no setor é muita ampla. Existem trabalhadores a bordo de navios, plataforma de petróleo, embarcações grandes e pequenas. Trabalhadores que laboram em portos, dando apoio sem embarcar. Trabalhadores que embarcam apenas por poucas horas, enquanto manobram uma embarcação, outros que embarcam por meses. Há dificuldades na contratação, uma vez que a prestação de serviço pode ser em territórios diferentes da “bandeira do navio”<sup>9</sup>, ou pode ocorrer prestação de serviço em local diverso

---

<sup>8</sup> Bramante, I. C. *Contrato de trabalho marítimo nas convenções da OIT*. p. 233.

<sup>9</sup> Bandeira do navio – a bandeira do navio, ou bandeira marítima é uma bandeira concebida para utilização dos navios como uma extensão do Estado que regulamenta a bandeira. A bandeira é liberada para utilização da embarcação a partir do registro da embarcação no Estado bandeira, conforme disciplina a ONU na publicação da UNCLOS nos artigos 91 a 98.

da contratação ou da bandeira do navio. Se levarmos em consideração as bandeiras de conveniência<sup>10</sup> o assunto se torna ainda mais complexo.

A legislação brasileira, Lei nº 9.537/1997, define no artigo 2º, inciso II como aquaviário “todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional”<sup>11</sup>. Já o Decreto 2.596/1998 divide o grupo aquaviário em 6 (seis) subgrupos, no artigo 1º, em: I – Marítimos; II – Fluviários, III – Pescadores; IV – Mergulhadores; V – Práticos; e VI – Agentes de manobras<sup>12</sup>.

Assim, o trabalhador aquaviário é gênero enquanto o trabalhador marítimo é espécie. O alvo do presente estudo é a espécie trabalho marítimo, com aplicação da abordagem principiológica do Direito do Trabalho, Princípio da Proteção, à luz da Legislação Brasileira.

### 2.3. Objetivos

Tendo em vista o tema proposto, surge a seguinte pergunta de partida: “O Princípio da Proteção é plenamente aplicado no Direito do Trabalho Marítimo Brasileiro?”.

Para responder à pergunta foram delineados alguns objetivos. Tendo como objetivo geral verificar se o princípio da proteção é plenamente aplicado ao Direito do Trabalho Marítimo.

E como objetivos específicos emergem: destacar as convenções da OIT sobre Direito do Trabalho Marítimo ratificadas pelo Brasil; caracterizar quem é o trabalhador marítimo à luz do ordenamento jurídico brasileiro e da OIT;

---

<sup>10</sup> Bandeira de conveniência “quando esse navio não tem qualquer vínculo entre o armador, proprietário e o pavilhão da embarcação, ou seja, quando a propriedade beneficiária e o controle do navio estão sediados em país ou países diferentes ao da bandeira que o navio arvora” (COSTA. A – A UNCLOS, O Mar Livre e as Bandeiras de Conveniência p. 1).

<sup>11</sup> Lei nº 9.537/1997. *Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.*

<sup>12</sup> Decreto nº 2.596/1998. (1998). *Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.*

identificar a legislação no ordenamento jurídico brasileiro, aplicada na pacificação dos conflitos na relação de trabalho no âmbito do setor aquaviário brasileiro; verificar como é pacificado, na jurisprudência brasileira, o Princípio da Proteção no âmbito do Trabalho Marítimo.

## 2.4. Metodologia

O pesquisador ao realizar uma investigação científica fica obrigado a se submeter ao método científico. Isso porque, a ciência, conforme nos descreve Gil (1999), diferencia-se de outras formas de conhecimento pelo objetivo de chegar à verdade dos fatos e sua verificabilidade<sup>13</sup>.

A possibilidade de se chegar à verdade, do conhecimento pesquisado, só é possível quando realizado através de um método. Nesse sentido que se verifica a importância da metodologia, que nas palavras de Prodanov & Freitas (2013).

A Metodologia é compreendida como uma disciplina que consiste em estudar, compreender e avaliar os vários métodos disponíveis para a realização de uma pesquisa acadêmica. A Metodologia, em um nível aplicado, examina, descreve e avalia métodos e técnicas de pesquisa que possibilitam a coleta e o processamento de informações, visando ao encaminhamento e à resolução de problemas e/ou questões de investigação.<sup>14</sup>

Assim, a metodologia é basilar para a produção do trabalho científico. Sarmiento (2013) corrobora com o pensamento ao explicar que metodologia significa estudo do método com aplicação à ciência. Em sua visão, “o método científico é composto por um conjunto de regras básicas que visam obter novo

---

<sup>13</sup> Gil, A. C. (1999). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. p. 8.

<sup>14</sup> Prodanov, C. C., & Freitas, E. (2013). *Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas de pesquisa e do trabalho acadêmico*. p. 14.

conhecimento científico. Este conhecimento pode ser novo ou resultar do desenvolvimento, expansão, correção de um conhecimento já existente.”<sup>15</sup>

Gil (1999) define o método como “o caminho a ser seguido para se chegar a um determinado fim.” O autor afirma que não existe um único método. São vários os métodos, que devem ser escolhidos de acordo com o “tipo de objeto a investigar e pela classe de proposições a descobrir”<sup>16</sup>.

Assim, para chegar à resposta precisa é preciso usar o método certo. Há vários tipos de pesquisas.

A pesquisa adotada no presente trabalho foi: quanto à natureza da pesquisa, aplicada; do ponto de vista da forma de abordagem do problema, qualitativa; quanto aos objetivos, explicativa; e do ponto de vista dos procedimentos técnicos, Bibliográfica. As definições da pesquisa seguiram as definições feitas por Kauark [et al] (2010)<sup>17</sup>.

Para os autores, a pesquisa é aplicada quando “objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática, dirigida à solução de problemas específicos, envolvendo verdades e interesses locais”. Sendo a pesquisa uma análise da aplicação do princípio da proteção ao trabalhador marítimo brasileiro, ela é direcionada.

Já a pesquisa qualitativa é definida pelos autores como aquela que “considera que há uma relação dinâmica entre o mundo real e o sujeito, isto é, um vínculo indissociável entre o mundo objetivo e a subjetividade do sujeito que não pode ser traduzido em números”.

Os autores ainda definem a pesquisa explicativa como a que “visa identificar os fatores que determinam ou contribuem para a ocorrência dos fenômenos. Aprofunda o conhecimento da realidade porque explica a razão, o porquê das coisas”.

Por fim, para os autores a pesquisa é bibliográfica: “Quando elaborada

---

<sup>15</sup> Sarmiento, M. (2013). *Metodologia científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses*. Universidade Lusíadas Editora. p. 4.

<sup>16</sup> Gil, A. C. (1999). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. p. 8.

<sup>17</sup> Kauak, F. d. S., Manhães, F. C., & Medeiros, C. H. (2010). *Metodologia da Pesquisa: Um guia prático*. pp. 26-28.

a partir de material já publicado, constituído principalmente de livros, artigos de periódicos e, atualmente, material disponibilizado na Internet”.



### 3. O Direito Marítimo Brasileiro

#### 3.1. Definição do Direito Marítimo e sua Relação com Outras Áreas

O Direito Marítimo é um ramo do Direito muito específico, Vianna (2016) afirma que “o Direito Marítimo Brasileiro é um conjunto de normas altamente complexo e de extrema especialidade, sendo regulado pelo direito internacional, interno, público e privado de diferentes épocas e hierarquias, (...)”<sup>18</sup>. Castro Junior & Stelzer (2006) ao citar Rodiere descrevem que

Direito Marítimo abrange o conjunto de normas que regulam a navegação, o comércio marítimo, os contratos de transportes de mercadorias, e pessoas, por via marítima, fluvial e lacustre, os direitos, deveres e obrigações do armador, dos capitães e demais interessados nos serviços de navegação privada, bem como a situação dos navios a seu serviço.<sup>19</sup>

Nesse mesmo sentido Bramante (2019) também nos orienta que

O Direito Marítimo e por definição é um conjunto de normas (regras e princípios), organismos, instituições e institutos, que tem como objeto principal a regulamentação das relações jurídicas de navegação e de transportes aquaviários marítimo, fluvial e lacustre, feitos por navio, embarcação ou plataformas flutuantes.<sup>20</sup>

Bramante ainda disciplina que há relação do Direito Marítimo com outras disciplinas. A ligação é com:

Livre iniciativa econômica internacional; o desenvolvimento sustentável; a valorização do trabalho humano; a preservação do meio ambiente e; a prevalência

<sup>18</sup> Viana, G. M. (2016). *Direito Marítimo*. p. 5.

<sup>19</sup> Castro Jr., O. A. de, & Stelzer, J. S. (2006). *Direito Marítimo: Proposta de Conteúdo Programático*. p. 4.

<sup>20</sup> Bramante, I. C. *Contrato de trabalho marítimo nas convenções da OIT*. p. 233.

dos direitos humanos fundamentais: Direito Internacional Público, Direito Internacional Privado; Direito da Concorrência; Direito Securitário Marítimo; Direito Constitucional; Direito Administrativo, Direito Tributário Aduaneiro, Direito do Comércio Exterior, Direito Empresarial, Direito do Trabalho, Direito Civil, Direito Securitário, Direito de Seguridade Social, Engenharia Naval, Meteorologia, Geologia, Física, Oceanografia, etc.

O Direito Marítimo é amplo, complexo e guarda uma relação multidisciplinar com diversas áreas.

Capraro (2014) explica que a disciplina de Direito Marítimo é pouco estudada na academia jurídica e cursos de Direito, e que essa postura deve ser revista, dada a relevância do transporte marítimo na inserção do Brasil no mercado internacional.<sup>21</sup>

### **3.2. Objeto do Direito Marítimo e a Regulamentação no Ordenamento Jurídico Brasileiro**

Para Bramante (2019) quanto ao objeto do Direito Marítimo “há uma Teoria Geral do Direito Marítimo, nela incluída o Direito do Mar, o Direito da Navegação, o Direito do Trabalho Marítimo, o Direito Portuário, o Direito ao Meio Ambiente Marítimo”<sup>22</sup>.

O artigo 1º da Constituição do Brasil estabelece a formação do Brasil como “A República Federativa do Brasil é formada pela união indissolúvel dos Estados e Municípios e do Distrito Federal, constitui-se em Estado Democrático de Direito (...)”<sup>23</sup>. E, é a Carta Magna que dá os poderes de cada ente federado. Como o poder de legislar as matérias. Legislar sobre Direito Marítimo e competência da União, conforme se extrai o artigo 22, incisos I, X e XI.

---

<sup>21</sup> Capraro, M. C. Z. (2014). *Introdução ao Direito do Trabalho portuário, marítimo e do petróleo*. p. 28.

<sup>22</sup> Bramante, I. C. *Contrato de trabalho marítimo nas convenções da OIT*. p. 233

<sup>23</sup> Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre:

I – direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho;

(...)

X – regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aero-espacial;

XI – trânsito e transporte;<sup>24</sup>

Viana & Mendes (2016) descrevem que no Brasil as normas de maior relevância no direito marítimo são o

Código Comercial Brasileiro (Lei nº 556/1850), parcialmente revogado (art. 1º ao art. 456) pelo Novo Código Civil, regulamenta em sua parte II questões acerca de embarcação, propriedade, partes exploradoras da embarcação, obrigações e deveres dos Comandantes, tripulação, contratos de fretamento por viagem, conhecimentos marítimos, responsabilidade por transporte marítimo, créditos privilegiados com hipoteca tácita sobre navio, avarias marítimas (particular e grossa), abalroação, dentre outros assuntos.<sup>25</sup>

Os autores ainda descrevem as leis: Lei nº 2.180/1954 rege o Tribunal Marítimo; o Decreto-Lei nº 116/1967, regulamentado pelo Decreto nº 64.387 de 22/04/1969, dispõe regras sobre faltas e avarias, responsabilidade do transportador marítimo, prazo prescricional para ação em face do transportador; a Lei nº 7.203/1984 versa sobre a Assistência e Salvamento de embarcação, coisa ou bem em perigo no mar, nos portos e nas vias navegáveis interiores; a Lei nº 7.652/1988 trata de aquisições de embarcações e registro de propriedade marítima; a Lei nº 8.617/1993 dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira, além

---

<sup>24</sup> \_\_\_\_\_, (1988).

<sup>25</sup> Viana, G. M. (2016). *Direito Marítimo*. pp. 4-5.

de dar outras providências; Decreto<sup>26</sup> nº 99.165/1990, que define conceitos de mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, alto-mar, plataforma continental e outros; a Lei nº 12.815/2013, que dispõe precipuamente sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários, regulamentada pelo Decreto 8.033/2013 que regulam a exploração dos portos organizados e de instalações portuárias; Lei nº 9.537/1997 dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas nacionais, estando regulamentado pelo decreto nº 2.596/1998; a Lei nº 9.432/1997, regulamentada pelo Decreto nº 2.256 de 17/06/1997, que define as modalidades de navegação (cabotagem, longo curso, interior, apoio marítimo, apoio portuário), bem como disciplina as espécies de afretamento de embarcações, criando ainda o registro especial brasileiro; Lei nº 9.611/1998 disciplina o transporte multimodal; Lei nº 9.605/1998, a Lei nº 9.966/2000 e sua respectiva regulamentação por meio do Decreto nº 4.136/2002 lidam com questões de controle, fiscalização, prevenção e sanções relacionadas às atividades lesivas ao meio ambiente, notadamente nestas incluído o vazamento de óleo ou substâncias nocivas ao mar por embarcações.

---

<sup>26</sup> DECRETO: No Brasil o decreto é uma norma jurídica pelo qual o poder executivo (Presidente da República, Governadores dos Estados Federados e do Distrito Federal e Prefeitos dos Municípios) governa.

## **4. Direito do Trabalho no Ordenamento Jurídico Brasileiro e o Princípio da Proteção**

### **4.1. Direito do Trabalho no Ordenamento Jurídico Brasileiro**

O trabalho goza de proteção jurídica. No âmbito internacional, não resta dúvida de que a Declaração de Direitos Humanos, reconhecida pela ONU em 1945 e ratificada pelo Brasil, tem grande papel norteador de garantias. A declaração estabelece vários direitos mínimos, ou básicos, para qualquer existência/relação humana. E nela, a atividade trabalho tem proteção preceituada no artigo 23.

1. Toda a pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha do trabalho, a condições equitativas e satisfatórias de trabalho e à proteção contra o desemprego.
2. Todos têm direito, sem discriminação alguma, à salário igual por trabalho igual.
3. Quem trabalha tem direito a uma remuneração equitativa e satisfatória, que permita a si e à sua família uma existência em conformidade com a dignidade humana, e completada, se possível, por todos os outros meios de proteção social.
4. Toda pessoa tem o direito de fundar com outras pessoas sindicatos e de se filiar em sindicatos para defesa dos seus interesses.<sup>27</sup>

Ainda no cenário internacional, importante destacar o artigo XIV da Declaração Americana dos Direitos e Deveres do Homem, também ratificada pelo Brasil.

Toda pessoa tem direito ao trabalho em condições dignas e o de seguir livremente sua vocação, na medida em que for permitido pelas oportunidades de emprego existentes.

---

<sup>27</sup> Declaração de Direito de Humanos. (1945).

Toda pessoa que trabalha tem o direito de receber uma remuneração que, em relação à sua capacidade de trabalho e habilidade, garanta-lhe um nível de vida conveniente para si mesma e para sua família.<sup>28</sup>

Com efeito, pode-se concluir que a legislação trabalhista brasileira se funda em ordenamento jurídico internacional.

A Constituição Brasileira de 1988 positivou já no seu artigo 1º, no inciso IV, os valores sociais do trabalho como fundamentos da República Federativa do Brasil. Também no artigo 5º, inciso XIII, no Título “Dos Direitos e Garantias Fundamentais” e capítulo “Dos Direitos e Deveres Individuais e Coletivos” diz que “é livre o exercício de qualquer trabalho, ofício ou profissão, atendidas as qualificações profissionais que a lei estabelecer”. Ainda no mesmo Título, o capítulo II, “Dos Direitos Sociais”, o artigo 7º, e seus 34 (trinta e quatro) incisos descrevem os direitos constitucionais voltados ao trabalhador urbano e rural.<sup>29</sup>

A inclusão de normas trabalhistas no bojo da Constituição Federal demonstra a importância que o Direito do Trabalho representa para a sociedade brasileira.

Nesse sentido que existe o Direito do Trabalho, porém essa ciência jurídica não protege qualquer trabalho. Nas palavras de Leite (2021) o Direito do Trabalho “tem por objeto de investigação científica não qualquer espécie de trabalho, e sim um tipo especial de trabalho humano, prestado de modo subordinado ou por conta alheia, por uma pessoa física, de forma não eventual e mediante retribuição”<sup>30</sup>.

Já Resende (2019) conceitua o Direito do Trabalho “como o ramo da ciência jurídica que estuda as relações jurídicas entre os trabalhadores e os

---

<sup>28</sup> Declaração Americana dos Direitos e Deveres do Homem. (1948).

<sup>29</sup> Constituição da República Federativa do Brasil (1988).

<sup>30</sup> Leite, C. H. B. (2021). *Curso de Direito do Trabalho*. p. 18.

tomadores de seus serviços e, mais precisamente, entre empregados e empregadores”<sup>31</sup>. Manaus (2015) ao citar Orlando Gomes e Elson Gottschalk diz:

Direito do Trabalho é o conjunto de princípios e regras jurídicas aplicáveis às relações individuais e coletivas que nascem entre os empregadores privados – ou equiparados – e os que trabalham sob sua direção e de ambos com o Estado, por ocasião do trabalho ou eventualmente fora dele.<sup>32</sup>

Assim, a função do Direito do Trabalho é a proteção do trabalhador empregado. Conforme preceito do artigo 3º do Decreto-Lei nº 5.452/1973, Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT, vê-se que “considera-se empregado, toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.”<sup>33</sup>

Capraro (2014) define o Direito do Trabalho como “a disciplina jurídica responsável por todas as questões que envolvem as relações de trabalho subordinado, e abrange as garantias das condições de trabalho adequadas a todos que estão sob sua égide”<sup>34</sup>.

O Direito do Trabalho é autônomo.

Segundo Delgado (2017) o Direito do Trabalho é autônomo. O autor explica que a palavra autonomia é de origem grega, auto com significado de próprio e nome, de regra. Ainda diz que no Direito a expressão “traduz a qualidade atingida por determinado ramo jurídico de ter enfoques, princípios, regras, teorias e condutas metodológicas próprias de estruturação e dinâmica”<sup>35</sup>. O autor cita a tríade de requisitos necessários à autonomia de um certo ramo jurídico<sup>36</sup> e um quarto requisito, “a existência de perspectivas e questionamen-

---

<sup>31</sup> Resende, (2019). R. *Direito do Trabalho*. p. 1.

<sup>32</sup> Manaus, P. P. T. (2015). *Direito do Trabalho*. p. 5.

<sup>33</sup> Decreto-Lei nº 5.452/1943. (1943). *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*.

<sup>34</sup> Capraro, M. C. Z., (2014). *Introdução ao Direito do Trabalho portuário, marítimo e do petróleo*. p. 24.

<sup>35</sup> Delgado, M. G. (2009). *Curso de Direito do Trabalho*. p. 79.

<sup>36</sup> TRÍADE DE REQUISITOS NECESSÁRIAS A AUTONOMIA DE UM CERTO RAMO JURÍDICO: Trata-se, de um lado, da existência, em seu interior, de um campo temático vasto e específico;

tos específicos e próprios, em contraposição aos prevalecentes nos ramos próximos ou correlatos.” Para o autor o Direito do Trabalho concentra os quatro requisitos.

Para Leite (2021) dois são critérios mais importantes para analisar a autonomia de um ramo do Direito. O primeiro leva em consideração: a extensão da matéria; existência de princípios próprios; observância de método próprio. O segundo leva em consideração: “os elementos componentes da relação jurídica (sujeitos, objeto e vínculo obrigacional)”<sup>37</sup>.

É na perspectiva de Leite que endossamos a existência da autonomia do Direito do Trabalho.

#### 4.2. Princípio da Proteção

Para entender o Princípio da Proteção é preciso entender o contexto geral de Princípios. Inicialmente nos socorremos à Filosofia do Direito.

O Dicionário de Filosofia, do filósofo italiano Nicola Abbagnano e traduzido por Castilho (2007), explica que princípios significa “ponto de partida” e “fundamento”<sup>38</sup>. Segundo o autor o termo foi introduzido na filosofia por Anaximandro, e Aristóteles foi o primeiro a enumerar completamente seus significados.

Reale (2002) disciplina que as duas acepções para a palavra são de natureza moral e de ordem lógica. E a acepção correta, para uso no direito, é o lógico.<sup>39</sup> Vejamos que não se pode perder de mente que o Direito é uma ciência, e segundo o autor “Não é possível haver ciência, é claro, sem esta operação elementar de enunciar juízos e de combinar juízos entre si”. O autor con-

---

de outro lado, a elaboração de teorias próprias ao mesmo ramo jurídico investigado; por fim, a observância de metodologia própria de construção e reprodução da estrutura e dinâmica desse ramo jurídico enfocado (Delgado (2009). p. 81

<sup>37</sup> Leite, C. H. B. (2021). *Curso de Direito do Trabalho*. p. 23.

<sup>38</sup> Castilho, I. (2007). *Dicionário de Filosofia*. p. 803.

<sup>39</sup> Reale, M. *Filosofia do Direito*. p. 59.



tinua sua análise explicando que ciência se faz com enunciados, e os enunciados são feitos com utilização de juízo e combinação entre juízos. Esses juízos são denominados proposições. Para o autor “todo juízo envolve uma pergunta sobre sua validade ou seu fundamento”. Quando é enunciado um juízo é possível reduzir a outro juízo. Se um determinado juízo não possa mais ser reduzido, segundo o autor, estamos diante de um princípio.

Os juristas também dissertam muito sobre o tema, já que o assunto é primordial na história e aplicação do direito individual do trabalho.

Nunes (2018) disserta que:

Os princípios situam-se no ponto mais alto de qualquer sistema jurídico, de forma genérica e abstrata, mas essa abstração não significa incidência no plano da realidade. É que, como as normas jurídicas incidem no real e como elas devem respeitar os princípios, acabam por levá-los à concretude.<sup>40</sup>

Capraro (2014), ao descrever sobre o tema cita Sérgio Pinto Martins, nos explica que “é o princípio que determina que deve haver uma forma de compensar a superioridade que existe por parte do empregador, diante do empregado na questão do aspecto econômico que envolve tal relação.”<sup>41</sup>

Para Martines (2016) os “princípios são comandos normativos genéricos que condicionam, orientam a compreensão de toda criação de novas normas e para aplicação/integração daquelas existentes.”<sup>42</sup>

Já Delgado (2017) diz que princípio traduz a “noção de proposições fundamentais que se forma na consciência humana das pessoas e grupos sociais, a partir de certa realidade, e que, após formadas direcionam-se à compreensão, reprodução ou recriação dessa realidade”.<sup>43</sup>

Para Leite (2021), os princípios exercem tríplice função no ordenamento jurídico: informativa; interpretativa; e normativa. A primeira inspira a

---

<sup>40</sup> Nunes, R. (2018). *Manual de Filosofia do Direito*. Capítulo 8, subcapítulo. 8.1, 6º parágrafo.

<sup>41</sup> Capraro, M. C. Z. (2014). *Introdução ao Direito do Trabalho portuário, marítimo e do petróleo*.

<sup>42</sup> Martines, L. (2016). *Curso de Direito do Trabalho*. Capítulo. Subcapítulo. 1.1.2.4, 1º parágrafo.

<sup>43</sup> Delgado, M. G. (2009). *Curso de Direito do Trabalho*. p. 207.

atividade legislativa com os princípios e valores políticos, sociais e econômicos do ordenamento jurídico. A segunda é destinada ao aplicador do direito que interpreta a compreensão dos significados e sentidos das normas do ordenamento jurídico. Já a terceira é destinada à equiparação do princípio à norma, e, também, utilizada pelo operador do direito.

Para Romar & Lenza (2021), os princípios têm função de criação, aplicação e interpretação do Direito do Trabalho.<sup>44</sup>

Os princípios podem ser gerais de direito ou específicos para cada ramo do direito.

Os princípios gerais de direito são aqueles que têm aplicação em todos os direitos. Seu alcance é universal. São princípios que tendem a aplicação da lógica da ciência do direito.

Já os princípios específicos são aqueles que são aplicáveis apenas no Direito do Trabalho. São vários os princípios específicos do Direito do Trabalho. Mas é importante salientar que, segundo Delgado (2017), o Direito do Trabalho subdivide-se em Direito do Trabalho Individual e Direito do Trabalho Coletivo.<sup>45</sup> O autor também explica que eles têm princípios próprios.

O presente trabalho visa destacar o Direito Individual do Trabalho. Ele é constituído de nove princípios, denominado núcleo basilar dos princípios do Direito Individual do Trabalho. Delgado (2017) descreve-os como os princípios da: proteção; norma mais favorável; imperatividade das normas trabalhistas; indisponibilidade dos direitos trabalhistas; condição mais benéfica; inalterabilidade contratual lesiva; intangibilidade salarial; primazia da realidade sobre a forma; e continuidade da relação de emprego.<sup>46</sup>

O foco da dissertação é o princípio da proteção, também conhecido como princípio tutelar, ou princípio tuitivo, ou princípio protetivo ou, ainda, princípio tutelar-protetivo, podendo ter outras denominações congêneres.

---

<sup>44</sup> Romar, C. T. M. & Lenza, P. (2021). *Direito do Trabalho*. Capítulo. 2, subcapítulo. 2.1, 10º parágrafo.

<sup>45</sup> Delgado, M. G. (2009). *Curso de Direito do Trabalho*. p. 211.

<sup>46</sup> \_\_\_\_\_ p. 212.

Martines (2016) nos explica que quando os sujeitos de uma relação jurídica estão em igualdade substancial o Estado não deve privilegiar uma das partes, no entanto, se uma das partes for vulnerável, a intervenção estatal deve criar proteção para a parte hipossuficiente. Nesse sentido o autor cita Luiz de Pinho Pedreira, *in verbis*

o motivo dessa proteção é a inferioridade do contratante amparado em face do outro, cuja superioridade lhe permitem ou a um organismo que o represente, impor unilateralmente as cláusulas do contrato, que o primeiro não tem a possibilidade de discutir, cabendo-lhe aceitá-las ou recusá-las em bloco.<sup>47</sup>

O autor explica que o Princípio da Proteção se subdivide em outros três: princípio da fonte jurídica mais favorável; norma mais favorável; princípio da manutenção da condição mais benéfica; e princípio da avaliação do *in dubio pro operario*.

Moura (2016) descreve que o princípio da proteção é um princípio basilar, e isso se explica pelo próprio nascimento do direito do Trabalho.<sup>48</sup> O autor explica que foi necessário fixar limites a exploração da mão-de-obra “diante das linhas de produção em séries estabelecidas pela Revolução Industrial.” Assim, esse princípio é a “espinha dorsal do direito do trabalho”. Na visão do autor o princípio da proteção se expressa através de três regras, apesar de deixar explícito que boa parte da doutrina chama as regras de subprincípios: *in dubio pro operario*; norma mais favorável; e condição mais benéfica.

Para Romar & Lenza (2021) o princípio protetor deve orientar o Direito do Trabalho na elaboração das normas, interpretação e aplicação e no desenvolvimento das relações jurídicas trabalhistas.<sup>49</sup> Para os autores, esse princípio tem por objetivo proteger o trabalhador enquanto parte hipossuficiente na relação do contrato, permitindo a isonomia substancial e verdadeira entre as partes. Para os autores, esse princípio é a espinha dorsal do Direito do Trabalho.

---

<sup>47</sup> Martines, L., *Curso de Direito do Trabalho*. Capítulo. 2, Subcapítulo. 2.2.1, 2º parágrafo.

<sup>48</sup> Moura, M.(2016). *Curso de Direito do Trabalho*. Capítulo. 4, Subcapítulo 4.1, 2º parágrafo.

<sup>49</sup> Romar, C. T. M., Lenza, P. (2021). *Direito do Trabalho*. Capítulo. 2, subcapítulo. 2.4.1.

Os escritores explicam que o princípio da proteção se expressa sob três formas distintas: regra do *in dubio pro operario*; regra da norma mais favorável; e regra da condição mais benéfica.

Delgado (2017) descreve que o princípio da proteção visa “retificar (ou atenuar), no plano jurídico, o desequilíbrio inerente ao plano fático do contrato de trabalho.”<sup>50</sup> O autor explica que esse princípio influi em todos os segmentos do Direito Individual do Trabalho. O autor aprofunda a importância do princípio a ponto de afirmar que não se justificaria a existência histórica e científica do Direito Individual do Trabalho sem o princípio protetor, ainda que esse princípio venha a refletir em todos os princípios específicos do direito do trabalho.

#### **4.3. Desdobramentos do Princípio da Proteção**

Todas as fontes consultadas reconhecem o desdobramento do princípio da proteção em: *in dubio pro operario*; regra da norma mais favorável; e regra da condição mais benéfica.

Porém não há consenso quanto à natureza do desdobramento. A doutrina jurídica brasileira não é pacífica se são princípios derivados da proteção ou se são regras do princípio da proteção.

##### **4.3.1. *In Dubio Pro Operario***

Ao discorrer sobre os princípios do direito individual do trabalho, Marques & Abud (2013), ao citar o Uruguio Américo Plá Rodriguez, descrevem o *in dubio pro operario* como uma expressão do princípio protetor.<sup>51</sup> Os autores descrevem que essa regra “é o critério pelo qual o intérprete deve escolher,

---

<sup>50</sup> Delgado, M. G. (2009). *Curso de Direito do Trabalho*. pp. 213-214.

<sup>51</sup> Marques, F., Abud, C. J. (2013). *Direito do Trabalho*. p. 8

entre vários sentidos possível da norma, aquele que seja mais favorável ao trabalhador”.

Já Feliciano (2013) considera o *in dubio pro operario* como um subprincípio do princípio da proteção.<sup>52</sup> O autor explica que o *in dubio pro operario* “diz respeito à interpretação da fonte formal trabalhista”, ou seja, se aplica a normas jurídicas e não aos fatos. Diz também que o subprincípio se assemelha com o “favor *pro reo*”<sup>53</sup> do Direito Penal.

Já Delgado (2017) explica que não há razões para existência desse princípio.<sup>54</sup> O jurista apresenta dois motivos para justificar seu pensamento: primeiro porque o princípio encontra-se totalmente abarcado pelo Princípio da Norma mais benéfica; segundo porque há uma colisão entre o *in dubio pro operario* e o princípio do juiz natural, isso porque atualmente é muito clara a distribuição do ônus da prova.

#### 4.3.2. Regra da Norma Mais Favorável

A regra da norma mais favorável relativiza a hierarquia das normas. Normas da Constituição Federal podem deixar de ser aplicadas em detrimento de outra legislação mais favorável aos interesses do trabalhador, por exemplo.

Nesse sentido que Leite (2021) nos explica que essa relativização é denominada “teoria dinâmica da hierarquia entre as normas trabalhistas”.<sup>55</sup>

Jorge Neto & Cavalcante (2019) escrevem que há duas teorias doutrinárias sobre o tema: a acumulação e o conglobamento. Na primeira o operador de direito faz uma seleção, análise e classificação das normas trabalhistas com o objetivo de fracionar os textos normativos. Já na segunda, ao fazer a análise dos instrumentos normativos, não se fraciona as regras jurídicas.<sup>56</sup>

<sup>52</sup> Feliciano, G. G. (2013). *Curso Crítico de Direito do Trabalho*. Capítulo 6, subcapítulo 6.3.1.3.

<sup>53</sup> Favor pro reo – Diante de dúvida a ação penal deve ser julgada a favor do réu.

<sup>54</sup> Delgado, M. G. (2017). *Curso de Direito do Trabalho*. (2017), p. 227-229

<sup>55</sup> Leite, C. H. B. (2021). *Curso de Direito do Trabalho*. Capítulo 4, Subcapítulo 4.3.2.1.2.

<sup>56</sup> Jorge Neto, F. F. & Cavalcante, J. de Q. P. (2019). *Direito do Trabalho*. p. 120

Delgado (2017) explica que essa regra deve ser aplicada pelo operador do direito na elaboração da regra, no contexto de confronto entre regras concorrentes, e por fim no contexto de interpretação das regras jurídicas.<sup>57</sup>

Enfim, é de muita valia descrever que a Constituição Brasileira de 1988, no *caput* do artigo 7º, descreve que “São direitos dos trabalhadores urbanos e rurais, além de outros que visem à melhoria de sua condição social”. Ou seja, os 34 (trinta e quatro) incisos são apenas direitos mínimos, trata apenas de um rol exemplificativo de direitos ao trabalhador. O artigo dá a constitucionalidade da norma mais favorável.<sup>58</sup>

#### 4.3.3. Regra da Condição Mais Benéfica

A regra da condição mais benéfica, no entendimento de Resende (2019), é a regra que impõe que as condições previstas no contrato de trabalho, se mais benéficas ao empregado, devem prevalecer sobre a edição de normas que estabeleçam patamares protetivos.<sup>59</sup>

Para Delgado (2017) o nome seria mais assertivo se fosse a regra da cláusula mais benéfica. Pois, o tema é sobre cláusula contratual, se mais benéfica, deve ser utilizada. Para o autor é uma garantia da preservação da cláusula contratual ao longo do contrato.<sup>60</sup>

Em termos de legislação, essa regra é constitucional. Está positivada no inciso XXVI do artigo 7º: “reconhecimento das convenções e acordos coletivos de trabalho”.

---

<sup>57</sup> Delgado, M. G., *Curso de Direito do Trabalho*. (2017), p. 215-216.

<sup>58</sup> Constituição da República Federativa do Brasil (1988).

<sup>59</sup> Resende, R. (2019) *Direito do Trabalho*. p. 29

<sup>60</sup> Delgado, M. G. (2017). *Curso de Direito do Trabalho*. p. 217-218

#### 4.4. A Reforma Trabalhista e o Princípio da Proteção

A Reforma Trabalhista de 2017 foi uma grande alteração na Consolidação das Leis do Trabalho de 1943. O Projeto de Lei da reforma trabalhista (PL 6787/16) foi votado em 27 de abril de 2017 pelo Plenário da Câmara dos Deputados<sup>61</sup>. Em 11 de julho de 2017 foi aprovada pelo Senado Federal<sup>62</sup> e em 13 de julho de 2017 sancionada pelo Presidente da República<sup>63</sup>.

Houve alterações em diversos pontos. Uma das grandes modificações foi a inclusão do artigo 611-A, que trata da prevalência da convenção coletiva e do acordo coletivo sobre a lei. Cassar & Borges (2017) explicam a dificuldade da intervenção do judiciário na validade das normas coletivas, tanto com a aplicação do artigo 611-A quanto com a aplicação da primeira parte do § 3º do artigo 8º, da CLT, que fala que as autoridades judiciárias e outras autoridades administrativas devem analisar as convenções coletivas ou acordos coletivos de trabalho exclusivamente em conformidade dos elementos essenciais do negócio jurídico.<sup>64</sup>

Ainda, nesse mesmo aspecto, binômio proteção do trabalhador e negociação, se destaca a livre autonomia contratual do empregado de nível superior, que perceba remuneração mensal igual ou superior a duas vezes o teto dos benefícios do Regime Geral de Previdência Social (RGPS), artigo 444 da CLT<sup>65</sup>, que tem a mesma força jurídica da negociação coletiva ou convenção coletiva. Conforme pontua Cassar & Borges (2017), “os requisitos são cumulativos: ter diploma de curso superior + percepção de salário acima do teto legal. Dessa mesma forma, prevalecerá para os direitos ali estampados a vontade das partes, e não a lei.”<sup>66</sup>

---

<sup>61</sup> Câmara dos Deputados. (2017). *Câmara aprova projeto da reforma trabalhista*.

<sup>62</sup> Senado Federal. (2017). *Aprovada a reforma trabalhista*.

<sup>63</sup> Decreto-Lei nº 5.452/1943. (1943). *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*.

<sup>64</sup> Cassar, V. B. & Borges, L. D. (2017). *Comentários à Reforma Trabalhista*. p. 23

<sup>65</sup> Decreto-Lei nº 5.452/1943. (1943). *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*.

<sup>66</sup> Cassar, V. B. & Borges, L. D. (2017). *Comentários à Reforma Trabalhista*. p. 47

É importante ressaltar que antes da reforma a negociação, tanto a coletiva quanto a individual, não poderia se sobrepor a lei. A lei funcionava com patamares mínimos e não podiam ser reduzidos. Caso houvesse conflito da lei e do negociado aplicava-se o mais benéfico ao trabalhador. Com a inserção dos artigos 611-A e 444 na CLT houve certa relativização da regra da norma mais favorável.

Leite disciplina sobre a mudança da seguinte forma:

É importante salientar que os §§ 2º e 3º do art. 8º da CLT, inseridos pela Lei 13.467/2017, restringem a atividade interpretativa dos magistrados do trabalho, reduzindo-a, praticamente, à velha e conhecida condição do “juiz boca da lei” do Estado Liberal, incompatível, portanto, com o paradigma do Estado Democrático de Direito, que impões aos magistrados o dever de observar sempre os valores e normas (princípios e regras) constitucionais, como, aliás, determina o art. 1º do CPC/2015.<sup>67</sup>

---

<sup>67</sup> Leite, C. H. B. (2021). *Curso de Direito do Trabalho*. Capítulo IV, item 1.1.6.2.



## 5. Convenções da OIT sobre Direito do Trabalho Marítimo

### 5.1. A OIT – Definição e História

A OIT (Organização Internacional do Trabalho) é uma organização de caráter universal sendo uma agência da ONU. Porém, sua criação precede a ONU de 1945, já que foi criada em 1919, conforme nos relata o e-book *A OIT: origens, funcionamento e actividade* publicado pela própria OIT (2006). O documento explica que a origem da organização se deu por uma matriz social dos países que experimentaram a Revolução Industrial (da Europa e da América do Norte). O crescimento desses países ocorreu, por muitas vezes, às custas do sofrimento humano e de um grave problema social.<sup>68</sup>

Por isso, ainda nos relatos do documento, como resposta às necessidades de ordem moral e econômica, associadas ao custo humano, iniciou-se a ideia de uma legislação internacional do trabalho. E já no fim do século XIX, os sindicatos começaram a reivindicar direitos democráticos e condições de dignidade aos trabalhadores. A iniciativa teve apoio de poucos industriais.

Ainda nos informa o documento, que foram três os argumentos que levaram à criação da OIT: primeiro, a natureza humanitária – as condições que os trabalhadores se encontravam já estavam muito intoleráveis (eram muitos trabalhadores, sofrendo exploração sem se preocupar com a saúde, a vida familiar ou o desenvolvimento do trabalhador). Inclusive essa preocupação constitui parte do preâmbulo da Constituição da OIT (1919), “(...) existem condições de trabalho que implicam para um grande número de pessoas a injustiça, a miséria e privações (...)”<sup>69</sup>; segundo, a natureza política – pois se as condições de vida dos trabalhadores não mudassem, os distúrbios sociais poderiam levar a uma revolução. Assim, o preâmbulo da Constituição da OIT diz que a injustiça gera “descontentamento que a paz e a harmonia universais

---

<sup>68</sup> OIT. (2006) *OIT. Origens, funcionamento e atividade*. p. 6.

<sup>69</sup> Constituição da OIT. (1919). *ILO Constitution*.

são colocadas em perigo”; por fim, o terceiro argumento está relacionado com a questão econômica – os países que adotassem uma reforma nas condições de vida de seus legislados aumentariam os custos de produção e ficariam em desvantagens em relação aos que não adotassem. Assim ficou registrado no preâmbulo “a não adoção por uma nação de um regime de trabalho realmente humano é um obstáculo para os esforços das outras nações que desejam melhorar a condição dos trabalhadores nos seus próprios países.”

Conforme explica Cairola & Chiarabini (2000), originalmente a OIT foi consagrada no Tratado de Versalhes em 1919. Os autores também pontuam que entre as duas guerras mundiais a OIT tratava dos problemas mais urgentes, que eram a promoção da jornada de oito horas, a proteção da maternidade e as condições de trabalho das mulheres e dos adolescentes.<sup>70</sup>

Foi na Filadélfia, em 1944, em pleno período da Segunda Guerra Mundial, que a OIT fez a emblemática convenção, de onde surgiu a famosa “Declaração da Filadélfia”, que foi incorporada à Constituição da OIT. Um grande destaque está nos princípios que fundaram a Organização, conforme preceito do item I da Declaração da Filadélfia:

- a) o trabalho não é uma mercadoria;
- b) a liberdade de expressão e de associação é uma condição indispensável para um progresso constante;
- c) a pobreza, onde quer que exista, constitui um perigo para a prosperidade de todos;
- d) a luta contra a necessidade deve ser conduzida com uma energia inesgotável por cada nação e através de um esforço internacional contínuo e organizado pelo qual os representantes dos trabalhadores e dos empregadores, colaborando em pé de igualdade com os dos Governos, participem em discussões livres e em decisões de carácter democrático tendo em vista promover o bem comum.<sup>71</sup>

<sup>70</sup> Cairola, E. & Chiarabini, A. *Normas Internacionais do Trabalho: Guia de Formação*. (2000). p. 9.

<sup>71</sup> Declaração da Filadélfia. *Declaração relativa aos fins e objectivos da Organização Internacional do Trabalho*. (1944)

A página web da OIT do Brasil descreve que a organização é constituída de 187 (cento e oitenta e sete) países membros e que é a única organização da ONU com estrutura tripartite, composta por representantes do governo, de organização de empregadores e empregados. Cada delegado tem autonomia de voto e pode manifestar-se livremente.<sup>72</sup>

O Conselho da OIT é composto por 10 (dez) países que são membros permanentes: Alemanha, Brasil, China, EUA, Federação Russa, França, Índia, Itália, Japão e Reino Unido.

Quanto ao setor marítimo o e-book da OIT relata a importância do tema e descreve: “Através da Comissão Marítima Conjunta e de sessões marítimas especiais da Conferência Internacional do Trabalho, a Organização adotou um vasto número de convenções e recomendações relacionadas com questões que afectam os marítimos”<sup>73</sup>.

Desde 1919, conforme pontua o e-book da OIT, “a OIT desenvolveu um sistema de normas internacionais que abrange todas as matérias relacionadas com o direito do trabalho”.

O trabalho marítimo tem tanta importância, que marca a preocupação da instituição, realizando uma Convenção sobre o assunto já no segundo ano da Organização, 1920.

## **5.2. As Normas Internacionais do Trabalho**

Campos (2007), ao citar Hildebrando Accioly, diz que

---

<sup>72</sup> OIT Brasil. (S.D.). *Conheça a OIT*.

<sup>73</sup> OIT. (2006). *A OIT: origens, funcionamento e atividade*. p. 7.

A convenção internacional em nada difere do tratado internacional quanto à sua estrutura, e o termo pode ser empregado como sinônimo de tratado, muito embora tenha, várias vezes, forma mais solene do que a dos tratados, visando a regular assuntos de interesse comum, sem caráter político.<sup>74</sup>

E ao citar Arnaldo Süssekind, explica que são três, os órgãos da OIT: a Conferência Internacional do Trabalho, o Conselho de Administração e a Repartição Internacional do Trabalho. A Conferência é o órgão supremo que elabora a regulamentação internacional do trabalho por meio de convenções, recomendações e resoluções.

As convenções da OIT são normas jurídicas internacionais do trabalho que surgem das Conferências da OIT. Para Campos (2007) as normas possuem forma de convenção e após recomendação aos Estados-Membros da Organização, precisam ser ratificadas por eles.<sup>75</sup>

A Constituição da Organização Internacional do Trabalho<sup>76</sup> preceitua no artigo 19º, alínea 5, letra b que os Estados-Membros devem submeter a convenção às autoridades do país, no prazo de um ano a partir do encerramento da sessão da Conferência, para transformá-la em lei, ou tomar outras medidas.

O e-book da OIT<sup>77</sup> explica que a aplicação das normas internacionais do trabalho é objeto de controle permanente da organização. Periodicamente os Estados-Membros precisam apresentar relatórios referentes às medidas adotadas, tanto no plano jurídico quanto no prático. As organizações dos empregadores e empregados também recebem os relatórios e possuem o direito de se manifestar sobre as informações. Os países que não cumprem as normas convencionadas e ratificadas estão sujeitos à submissão do caso no Tribunal Internacional de Justiça.

---

<sup>74</sup> Campos, J. R. (2007) *As convenções da organização internacional do trabalho e o direito brasileiro*. p. 50.

<sup>75</sup> Campos, J. R. (2007) *As convenções da organização internacional do trabalho e o direito brasileiro*. p. 52.

<sup>76</sup> Constituição da OIT. (1919). *ILO Constitution*.

<sup>77</sup> OIT, *A OIT: origens, funcionamento e atividade*. p. 17.

Conforme disciplina Cairola & Chiarabini (2000), as normas internacionais do trabalho compreendem as convenções. Porém além das normas, também há uma grande gama de resoluções, declarações, conclusões ou compilações de diretrizes práticas. Apesar de não ter a mesma natureza das convenções, elas completam de forma substancial as normas internacionais do trabalho.<sup>78</sup>

Os autores também explicam que há 3 (três) razões que justificam a existência da Organização, que tem objetivos claros de criação de normas internacionais do trabalho, são elas:

1. O fato de que “a paz universal e permanente só pode estar baseada na justiça social”.
2. A existência de condições de trabalho “que provocam ... injustiça, miséria e privações” e a necessidade de melhorá-las.
3. O temor com relação aos efeitos sociais da concorrência internacional. O Preâmbulo da Constituição reconhece que “Se uma nação qualquer deixa de adotar um regime de trabalho realmente humano, essa omissão constitui um obstáculo aos esforços de outras nações que desejem melhorar a vida dos trabalhadores em seus próprios países”.

Os autores ainda explicam que as normas e recomendações são divididas em temas. São eles: 1. Direitos humanos fundamentais; 2. Emprego; 3. Política social; 4. Administração do trabalho; 5. Relações profissionais; 6. Condições de trabalho; 7. Previdência Social; 8. Trabalho das mulheres; 9. Trabalho de menores; 10. Trabalhadores idosos; 11. Trabalhadores migrantes; 12. Povos indígenas e tribais; 13. Outras categorias especiais de trabalhadores (marítimos, pescadores, pessoal de navegação interior, trabalhadores portuários, trabalhadores de plantações, arrendatários e parceiros, pessoal de enfermagem, pessoal de hotelaria e restaurantes).

---

<sup>78</sup> Cairola, E. & Chiarabini, A. (2000). *Normas Internacionais do Trabalho: Guia de Formação*. pp. 17, 19, 23.

Ao longo da existência da OIT foram organizadas 190 Convenções. A Convenção nº 1, de 1919, sobre a Duração do Trabalho (Indústria). E a última, até a conclusão do presente trabalho, a Convenção nº 190, de 2019, sobre Violência e assédio.

Sobre trabalho marítimo a OIT realizou 35 (trinta e cinco) Convenções, relacionadas na Tabela 1 (apêndice A). Essas convenções e outras orientações têm por preocupação os serviços prestados em condições especiais. Pela especificidade da tarefa, e riscos associados, precisam de maior proteção.

A mais atual das Convenções de trabalho marítimo é a Convenção 186, a MLC (Maritime Labour Conventions) 2006, traduzida no português para Convenção do Trabalho Marítimo, publicada na Web Página da ILO<sup>79</sup>. Essa convenção é um desdobramento do projeto “Trabalho Decente<sup>80</sup>”, descrita na Web página da OIT<sup>81</sup>, iniciado em 1999 pela Organização. O programa faz parte da ODS (Objetivo do Desenvolvimento Sustentável) da ONU e está presente na Agenda 2030<sup>82</sup> no objetivo 8<sup>83</sup> “Trabalho Decente e Crescimento Econômico”. O preâmbulo da MLC, descrito no site da ILO<sup>84</sup> diz que: “Consciente do mandato fundamental da Organização, que é promover condições de trabalho dignas”.

<sup>79</sup> ILO. (S.D.). *C186 – Convenção sobre Trabalho Marítimo*.

<sup>80</sup> TRABALHO DECENTE – “o conceito de trabalho decente sintetiza a sua missão histórica de promover oportunidades para que homens e mulheres obtenham um trabalho produtivo e de qualidade, em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade humanas, sendo considerado condição fundamental para a superação da pobreza, a redução das desigualdades sociais, a garantia da governabilidade democrática e o desenvolvimento sustentável”. (OIT. *Trabalho Decente*. (S.D.)

<sup>81</sup> OIT. *Trabalho Decente*. (S.D.)

<sup>82</sup> AGENDA 2030 – “Agenda 2030 é um plano de ação para as pessoas, o planeta e a prosperidade, que busca fortalecer a paz universal. O plano indica 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, os ODS, e 169 metas, para erradicar a pobreza e promover vida digna para todos, dentro dos limites do planeta. São objetivos e metas claras, para que todos os países adotem de acordo com suas próprias prioridades e atuem no espírito de uma parceria global que orienta as escolhas necessárias para melhorar a vida das pessoas, agora e no futuro”. (Plataforma Agenda 2030. *Conheça a Agenda 2030: Conheça o plano de ação global para mudar o mundo até 2030*. (S.D.)

<sup>83</sup> OBJETIVO 8 – é um dos 17 objetivos da AGENDA 2030 DA ONU. “Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todas e todo”. (NAÇÕES UNIDAS BRASIL – *Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 8: Trabalho decente e crescimento econômico*. (S.D.)

<sup>84</sup> ILO. (S.D.). *C186 – Convenção sobre Trabalho Marítimo*.

A MLC buscou concentrar em uma única norma, com a devida atualização do contexto norma sociedade, as convenções anteriores sobre o trabalho marítimo. Assim diz o preâmbulo do documento

A Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho, (...). Desejando elaborar um instrumento único e coerente que integre, tanto quanto possível, todas as normas actualizadas contidas nas convenções e recomendações internacionais do trabalho marítimo existentes, bem como os princípios fundamentais enunciados noutras convenções internacionais do trabalho, (...):

A MLC estabelece condições mínimas para o trabalhador marítimo embarcado. Ela estabelece: idade mínima; a regulamentação do certificado médico; formação e qualificação do marítimo; recrutamento e colocação do marítimo; a forma do contrato de trabalho; sobre salários; duração do trabalho e descanso; sobre direito a férias; sobre repatriamento; indenização dos marítimos em caso de perda do navio ou de naufrágio; lotações; desenvolvimento das carreiras e das aptidões profissionais e oportunidades de emprego dos marítimos; alojamento e lazer; alimentação e serviço de mesa; cuidados médicos a bordo dos navios e em terra; responsabilidade dos armadores; proteção da saúde, da segurança e prevenção de acidentes; acesso a instalações de bem-estar em terra; segurança social; responsabilidades do Estado da bandeira; autorização das organizações reconhecidas; certificado de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo; inspeção e aplicação; procedimentos de queixa a bordo; acidentes marítimos; responsabilidades do Estado do porto; inspeções no porto; procedimentos de tratamento em terra de queixas dos marítimos; responsabilidades do fornecedor de mão-de-obra.

Calixto (2017)<sup>85</sup> explica que a MLC é um “instrumento internacional vivo”, pois desde a entrada em vigor evoluiu junto com a atividade que regula. Já foram duas Emendas, uma em 2014 e outra em 2016. A primeira,

---

<sup>85</sup> Calixto, F. (2017). *Os direitos humanos dos marítimos: o contributo da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006*. p. 89.

segundo o autor, “pretende abordar de forma mais eficaz os problemas relativos aos marítimos abandonados”. A segunda, “pretende detalhar as obrigações dos armadores relativamente à compensação dos marítimos em caso de morte ou incapacidade a longo prazo em virtude de acidente de trabalho, doença ou perigo”.

A página *web* da DGRM (Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos)<sup>86</sup> nos explica que a MLC constitui o quarto pilar de regulamentação do Direito Marítimo Internacional. Ela completa a SOLAS, de 1974 – Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar da IMO (Organização Internacional do Mar) –, a STWC, de 1978 – Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviços de Quartos para os Marítimos – e MARPOL, de 1973, Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios.

### **5.3. Relação da OIT e o Brasil, e as Ratificações das Convenções sobre o Trabalho Marítimo**

O Brasil sempre desempenhou um papel de grande importância no cenário internacional nas matérias atinentes ao trabalho.

A OIT apresentou um documento<sup>87</sup> sobre o programa “Trabalho Decente”, que apresenta o Brasil como um dos países fundadores da Organização. Há uma agência no Brasil desde 1950, sendo o primeiro país a ter um escritório na América Latina.

Na página *web* da ILO (International Labour Organization)<sup>88</sup> extraímos que das 190 Convenções realizadas pela Organização o Brasil ratificou 98 delas, sendo: 7 ratificações das 8 convenções fundamentais; 3 ratificações das 4 sobre governança; e 88 ratificações das convenções técnicas. A página está

<sup>86</sup> DGRM. (S.D.). *Convenção sobre o Trabalho Marítimo, 2006 (MLC 2006)*. (S.D).

<sup>87</sup> OIT.(2016). *A OIT no Brasil*. p. 1

<sup>88</sup> ILO. (S.D.). *Ratifications for Brasil*.



desatualizada, pois até o dia 29.05.2021, não havia sido atualizada a ratificação da MLC 2006.

A OIT realizou 34 (trinta e quatro) Convenções sobre trabalho marítimo. Até a promulgação da MLC no Brasil havia 13 (treze) convenções válidas ratificadas pelo Brasil, elencadas na Tabela 2 abaixo.

Tabela 2 – Convenções da OIT sobre trabalho marítimo ratificadas pelo Brasil, antes da promulgação da MLC.

| CONVENÇÃO | TÍTULO                                                        | ANO  | ANO DA RATIFICAÇÃO BRASILEIRA |
|-----------|---------------------------------------------------------------|------|-------------------------------|
| 16        | Sobre o exame médico dos menores (trabalho marítimo)          | 1921 | 1921                          |
| 22        | sobre o contrato de alistamento dos marítimos                 | 1926 | 1926                          |
| 53        | sobre os certificados de capacidade dos oficiais              | 1936 | 1936                          |
| 92        | sobre o alojamento da tripulação (revisada)                   | 1949 | 1949                          |
| 133       | sobre o alojamento da tripulação (disposições complementares) | 1970 | 1970                          |
| 134       | prevenção de Acidentes do Trabalho dos Marítimos              | 1970 | 1996                          |
| 138       | sobre a idade mínima                                          | 1973 | 1973                          |
| 145       | sobre a continuidade do emprego                               | 1976 | 1976                          |
| 146       | sobre as férias anuais remuneradas (marítimos)                | 1976 | 1976                          |
| 147       | sobre a marinha mercante (normas mínimas)                     | 1976 | 1976                          |
| 163       | sobre o bem estar dos marítimos                               | 1987 | 1987                          |

|     |                                                               |      |      |
|-----|---------------------------------------------------------------|------|------|
| 164 | sobre a proteção da saúde e da assistência médica (marítimos) | 1987 | 1987 |
| 166 | (revisada) sobre a repatriação dos marítimos                  | 1987 | 1987 |

Fonte: Elaborada pelo autor, baseado em Cairola & Chiarabini<sup>89</sup> e Rodrigues Jr.<sup>90</sup>

Em 08 de outubro de 2019 a Câmara dos Deputados aprovou o texto da MLC, com a publicação do Decreto Legislativo nº 65 de 2019<sup>91</sup>. A promulgação pela Presidência da República se deu durante a elaboração do presente trabalho, com o instrumento normativo Decreto 10.671<sup>92</sup> em 09 de abril de 2021. Conforme preceitua o texto do Decreto Legislativo 65 a aprovação da MLC facilita as relações do Brasil com outros países da comunidade marítima e deve agilizar e facilitar as movimentações, de embarcações brasileiras, que arvoram a bandeira brasileira, em portos estrangeiros

<sup>89</sup> Cairola, E. & Chiarabini, A. (2000). *Normas Internacionais do Trabalho: Guia de Formação*. pp. 79 e 80.

<sup>90</sup> Rodrigues Jr. E. B. (2019). *Convenções da OIT e outros Instrumentos de Direito Internacional Público e Privado Relevantes ao Direito do Trabalho*. pp. 225 a 236.

<sup>91</sup> Decreto Legislativo nº 65/2019. (2019). Câmara dos Deputados do Brasil. *Aprova o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006, conforme as Emendas à Convenção sobre Trabalho Marítimo aprovadas durante a 103ª Conferência Internacional do Trabalho, em Genebra, em 11 de junho de 2014.*

<sup>92</sup> Decreto nº 10.671/2021. (2021). *Promulga o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006, firmado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006.*

## 6. O Trabalhador Marítimo e a Legislação Trabalhista Brasileira

### 6.1. O trabalhador e o Empregador Marítimo

Primeiramente cabe explicar a diferença entre as definições do trabalhador marítimo na Legislação internacional, OIT, e na legislação brasileira.

A MLC, a partir da publicação da ILO<sup>93</sup>, define o marítimo no artigo 2º, item f, como “(...) *seafarers’ employment agreement includes both a contract of employment and articles of agreement*”. Vejamos que a Resolução da Assembleia da República Portuguesa nº 4/2015, publicada no Diário da República Eletrônico (DRE)<sup>94</sup> (Diário da República Eletrônico), traduz a palavra inglesa *seafarers’* para a língua portuguesa como “marítimo”, enquanto a tradução feita no Decreto nº 10.671/2021 do Brasil<sup>95</sup> descreve o mesmo texto traduzindo a palavra “*seafarer*” para “gente do mar”.

A tradução deve ser diferenciada, pois a legislação brasileira pormenoriza a classe de trabalhadores dos marítimos.

Em 1997, foi promulgada a Lei nº 9.537<sup>96</sup>, que “dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências”. A Lei definiu em seu artigo o termo aquaviário como “todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional”. Ou seja, o aquaviário é a pessoa habilitada para operar embarcações de forma profissional.

---

<sup>93</sup> ILO. (2018). *Maritime Labour Convention, 2006, as amended*.

<sup>94</sup> DRE. (2015). *Resolução da Assembleia da República nº 4/2015*.

<sup>95</sup> Decreto nº 10.671/2021. (2021). *Promulga o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006, firmado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006*.

<sup>96</sup> Lei nº 9.537/1997. (1997). *Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências*.

No Brasil, o decreto é o instrumento normativo que regulamenta a lei, por força do artigo 84<sup>97</sup> da Constituição Federal de 1988<sup>98</sup>. O Decreto nº 2.596 de 1998<sup>99</sup>, que Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional, define, no artigo 1º do anexo, os aquaviários como:

Art. 1º Os aquaviários constituem os seguintes grupos:

I – 1º Grupo – Marítimos: tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação em mar aberto, apoio marítimo, apoio portuário e para a navegação interior nos canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas;

II – 2º Grupo – Fluviários: tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação interior nos lagos, rios e de apoio portuário fluvial;

III – 3º Grupo – Pescadores: tripulantes que exercem atividades a bordo de embarcações de pesca;

IV – 4º Grupo – Mergulhadores: tripulantes ou profissionais não-tripulantes com habilitação certificada pela autoridade marítima para exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação e prestar serviços eventuais a bordo ligados às atividades subaquáticas;

V – 5º Grupo – Práticos: aquaviários não-tripulantes que prestam serviços de praticagem embarcados;

VI – 6º Grupo – Agentes de Manobra e Docagem: aquaviários não-tripulantes que manobram navios nas fainas em diques, estaleiros e carreiras.

O marítimo, no ordenamento jurídico brasileiro, é um grupo de trabalhadores que compõe o gênero aquaviário. Assim, o marítimo na legislação da

---

<sup>97</sup> Artigo 84 da CF/1988.

Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.

Art. 84. Compete privativamente ao Presidente da República:

(...)

IV – sancionar, promulgar e fazer publicar as leis, bem como expedir decretos e regulamentos para sua fiel execução;

<sup>98</sup> Constituição da República Federativa do Brasil (1988).

<sup>99</sup> Decreto nº 2.596/1998. (1998). *Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.*

OIT equivale ao aquaviário no Brasil. Por isso, pode-se inferir que no ordenamento jurídico brasileiro o aquaviário é gênero, e marítimo é espécie.

O Anexo I do Decreto nº 2.596/1998<sup>100</sup> diferencia as categorias de aquaviários e categoriza o grupo de marítimos em: 1) seção de Convés; 2) seção de Máquinas; 3) seção de Câmara; 4) seção de Saúde.

A Seção de Convés é categorizada em: Capitão de Longo Curso e Capitão de Cabotagem; 1º oficial de Náutica e 2º oficial de Náutica; Mestre de Cabotagem e Contramestre; Marinheiro de Convés, Moço de Convés e Marinheiro Auxiliar de Convés.

A Seção de Máquinas é categorizada em: oficial superior de máquinas; 1º oficial de máquinas e 2º oficial de máquinas; eletricista e condutor de máquinas; marinheiro de máquinas, moço de máquinas e marinheiros auxiliar de máquinas.

Já a Seção de Câmara é categorizada em: cozinheiro; e taifeiro.

Por fim, a Seção de Saúde é categorizada em: enfermeiro; e auxiliar de saúde.

São várias profissões categorizadas no grupo de trabalhadores marítimos. Todas são atividades que mantêm o trabalhador confinado, com pouca disponibilidade de espaço, privado do convívio familiar e das relações humanas naturais, que outros indivíduos que laboram *onshore*<sup>101</sup> praticam. Por isso que o preâmbulo da MLC, disponível na *webpage* da ILO<sup>102</sup>, considera que o marítimo, no sentido *lato sensu*, “precisa de proteção especial”.

Não restam dúvidas de que o marítimo brasileiro entrega sua mão-de-obra para a realização da atividade da navegação, ou seja, é um trabalhador.

Assim, é preciso verificar qual é a relação entre o trabalhador e o tomador da mão-de-obra, para então concluir qual a proteção jurídica, no ordenamento jurídico brasileiro, cabível. Conforme explanado no subcapítulo 3.1, do capítulo 3, do presente trabalho, o Direito do Trabalho Brasileiro faz proteção

---

<sup>100</sup> Decreto 2.596/1998. (1998). *Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.*

<sup>101</sup> Trabalhador *onshore* – trabalhador terrestre, trabalhador que labore no continente.

<sup>102</sup> ILO. (S.D.). C186 – *Convenção sobre Trabalho Marítimo.*

apenas à relação de emprego. Recordo as palavras de Leite (2021)<sup>103</sup>, ao desenvolver a definição de Direito do Trabalho, que afirma que seu objetivo é a investigação científica ao tipo especial de trabalho prestado de forma subordinada, por pessoa física, de forma não eventual e com remuneração. É a afirmação legal, descrita no artigo 3º da CLT<sup>104 105</sup>.

O marítimo é uma pessoa física, e entrega sua mão-de-obra de forma subordinada, reforçado pelo parágrafo único do artigo 7º da Lei 9.537/1997<sup>106</sup>, “O embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho” –, e a prestação do serviço é remunerada. Ou seja, é uma relação de emprego e tem proteção no ordenamento jurídico brasileiro, por meio do Direito do Trabalho.

O tomador da mão-de-obra de uma relação de emprego é configurado no artigo 2º da CLT<sup>107</sup>, “Considera-se empregadora a empresa, individual ou coletiva, que, assumindo os riscos da atividade econômica, admite, assalaria e dirige a prestação pessoal de serviço”. O tomador da mão-de-obra do marítimo é o armador, definido pelo artigo 2º, III, da Lei 9.537/1997<sup>108</sup> como “pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta.” Vianna [et al].<sup>109</sup> explicam que não se pode confundir armador com o proprietário da embarcação.

O Título III da CLT<sup>110</sup> trata “das normas especiais de tutela do trabalho”. No Capítulo I, “Das disposições especiais sobre duração e condições de trabalho”, a Seção VI dedicou-se ao grupo dos aquaviários, obviamente aos

<sup>103</sup> Leite, C. H. B. (2021). *Curso de Direito do Trabalho*. p. 18.

<sup>104</sup> Decreto-Lei nº 5.452/1943. (1943) *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*.

<sup>105</sup> Artigo 3º da CLT.

Art. 3º – Considera-se empregada toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário.

<sup>106</sup> Lei nº 9.537/1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. (1997)

<sup>107</sup> Decreto-Lei nº 5.452/1943. (1943). *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*.

<sup>108</sup> Lei nº 9.537/1997. (1997). *Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências*. (1997)

<sup>109</sup> Vianna, G. M., Marques, L. L. & Sancio, L.S. (2020). *Direito Marítimo*. p. 32.

<sup>110</sup> Decreto-Lei nº 5.452/1943. (1943). *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*.

marítimos, com o título “das equipagens das Embarcações da marinha mercante nacional, de navegação fluvial e lacustre, do tráfego nos portos e da pesca”. Fica claro que a legislação brasileira é aplicável às embarcações da marinha mercante nacional brasileira. Porém, nem todo navio que trafega e opera em águas brasileiras é da marinha mercante brasileira.

## 6.2. A Nacionalidade do Navio

Paim (2012)<sup>111</sup> dissertou que é comum a utilização de embarcação e navio como sinônimos. Ocorre, ainda segundo a autora, que há um consenso na doutrina que embarcação é gênero, que comporta várias espécies, e navio é uma das espécies. Para a autora o navio é uma embarcação que se locomove sobre mares, sendo utilizado com fim específico de navegação para transporte de pessoas ou de bens sobre águas navegáveis em direção a determinado destino.

Martins (2008)<sup>112</sup> disciplina que a nacionalidade do navio é atrelada ao registro da propriedade. Uma vez efetuado o registro da propriedade, o navio está habilitado a arvorar o pavilhão do Estado de registro. A nacionalidade dos navios é a do Estado cuja bandeira tem autorização da arvorar.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS)<sup>113</sup>, da ONU, preceitua no artigo 91 que são os Estados que devem estabelecer os requisitos necessários para atribuir sua nacionalidade aos navios. O artigo disciplina que o navio tem a nacionalidade do Estado que o autorizou a arvorar.

---

<sup>111</sup> Paim, M. A. (2012). *Plataforma marítima é embarcação*.

<sup>112</sup> Martins (2008), E. M. O. *Curso de Direito Marítimo*. pp. 162 e 163.

<sup>113</sup> ONU. (2019). *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*.

### 6.3. Jurisdição e Competência Brasileira

A jurisdição, segundo Schiavi (2017)<sup>114</sup>, é a “função estatal exercida pelos juízes e tribunais, encarregada de dirimir, de forma imperativa e definitiva, os conflitos de interesses, aplicando o direito a um caso concreto, pacificando o conflito”. Para Garcia (2017)<sup>115</sup>, a jurisdição tem tríplice enfoque: poder, função e atividade. O poder é manifestado pelo Estado ao decidir imperativamente e impondo decisões; função é o encargo do Estado em solucionar conflitos; por fim, a atividade dos Estados se refere aos atos praticados pelo juiz no processo, objetivando a pacificação social. Leite (2021)<sup>116</sup> descreve o tríplice enfoque da jurisdição e acrescenta que a jurisdição só se transpõe validamente por meio do processo (*due process of law*).

Martins (2008)<sup>117</sup> nos explica que no Brasil a regra da competência jurisdicional segue o princípio da territorialidade. A autora ainda disciplina que no âmbito do Direito Marítimo a jurisdição deriva da soberania exercida pelos Estados sobre o mar.

A jurisdição brasileira é exercida em todo território nacional.

---

<sup>114</sup> Schiavi, M. (2017). *Manual de Direito Processual do Trabalho*. p. 66.

<sup>115</sup> Garcia, G.F.B. (2017). *Curso de Direito Processual do Trabalho*. Capítulo 10, subcapítulo. 10.1.

<sup>116</sup> Leite, C. H. B. (2021). *Curso de Direito Processual do Trabalho*. Cap. III, item 2.

<sup>117</sup> Martins, E. M. O. (2008). *Curso de Direito Marítimo*. p. 102.



Martins (2010)<sup>118</sup> descreve que “o território brasileiro abrange as zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, nomeadamente, as águas interiores<sup>119</sup>, o mar territorial (MT)<sup>120</sup>, a zona contígua (ZC)<sup>121</sup>, a zona econômica exclusiva (ZEE)<sup>122</sup> e a plataforma continental (PC)<sup>123</sup>”.

Os limites da jurisdição brasileira foram codificados na Lei 13.105/2015<sup>124</sup>, no Código de Processo Civil Brasileiro, no Livro II (da função Jurisdicional). No artigo 16 o Código estatui que “A jurisdição civil é exercida pelos juízes e pelos tribunais em todo o território nacional, conforme as disposições deste Código”. Ainda importa destacar o inciso III do artigo 21, ao fixar os limites da jurisdição nacional, onde diz que “compete à autoridade judiciária brasileira processar e julgar as ações em que o fundamento seja fato ocorrido ou ato praticado no Brasil”.

Assim, um navio com bandeira estrangeira, que realize atividade comercial em mar brasileiro, território brasileiro, está sujeito às regras brasileiras. Há conflito de jurisdição. A solução da questão passa sempre pela peculiaridade de cada lide.

É preciso analisar quem é órgão público responsável por essa jurisdição no Brasil.

<sup>118</sup> Martins, E. M.O. (2010). *Domínio marítimo, soberania e jurisdição*. 1º parágrafo.

<sup>119</sup> ÁGUAS INTERIORES “Considera-se águas interiores as águas situadas no interior da linha de base do mar territorial”. (Martins, E. M. O. (2008). *Curso de Direito Marítimo*. p. 95)

<sup>120</sup> MAR TERRITORIAL “e a faixa de mar que se estende desde a linha de base até uma distância de 12 milhas marítimas da costa sobre a qual o Estado exerce sua soberania, com algumas limitações determinadas pelo direito internacional”. (Martins, E. M. O. (2008). *Curso de Direito Marítimo*. p. 54)

<sup>121</sup> ZONA CONTÍGUA “consiste em uma segunda faixa de mar, adjacente ao mar territorial, que não pode se estender por mais de 12 milhas além deste, ou 24 milhas a partir das linhas de base que servem para medir sua largura”. (Martins, E. M. O. (2008). *Curso de Direito Marítimo*. p. 63.)

<sup>122</sup> ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA “é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita a regime jurídico específico estabelecido pela Convenção”. (Martins, E. M. O. (2008). *Curso de Direito Marítimo* p. 64)

<sup>123</sup> PLATAFORMA CONTINENTAL “A plataforma continental é constituída por áreas submersas à zona do mar territorial e compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.” (Martins, E. M. O. (2008). *Curso de Direito Marítimo*. p. 71)

<sup>124</sup> Lei nº 13.105/2015 *Código de Processo Civil*. (2015)

Nesse sentido, que Schiavi (2017)<sup>125</sup> descreveu que por causa dos muitos conflitos na sociedade, fez-se necessária a criação de critérios para distribuir as demandas de maneira uniforme aos juízes. Isso também geraria maior efetividade e acesso mais célere e efetivo à jurisdição. A distribuição da jurisdição dá-se o nome de competência.

Para Garcia (2017)<sup>126</sup> a competência é a quantidade de jurisdição distribuída entre agentes públicos que tenham exercício do poder de jurisdição.

Pereira (2017)<sup>127</sup> disciplina que competência “é a medida, o limite, o fracionamento da jurisdição; é a divisão dos trabalhos perante os órgãos encarregados do exercício da função jurisdicional, cujo objetivo é a composição da lide e a pacificação social.” As controvérsias decorrentes da relação de trabalho são de competência da Justiça do Trabalho, com fulcro do artigo 114<sup>128</sup>

<sup>125</sup> Schiavi, M. (2017). *Manual de Direito Processual do Trabalho*. p. 217.

<sup>126</sup> Garcia, G.F.B. (2017). *Curso de Direito Processual do Trabalho*. Cap. 10, subcapítulo. 10.1.

<sup>127</sup> Pereira, L. (2017). *Manual de Processo do Trabalho*. Cap. 2, subcap. 2.1. par. 1º.

<sup>128</sup> Artigo 114 da Constituição Federal Brasileira dá competência a Justiça do Trabalho nos seguintes termos:

“Art. 114. Compete à Justiça do Trabalho processar e julgar:

I – as ações oriundas da relação de trabalho, abrangidos os entes de direito público externo e da administração pública direta e indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

II – as ações que envolvam exercício do direito de greve;

III – as ações sobre representação sindical, entre sindicatos, entre sindicatos e trabalhadores, e entre sindicatos e empregadores;

IV – os mandados de segurança, *habeas corpus* e *habeas data*, quando o ato questionado envolver matéria sujeita à sua jurisdição;

V – os conflitos de competência entre órgãos com jurisdição trabalhista, ressalvado o disposto no art. 102, I, o;

VI – as ações de indenização por dano moral ou patrimonial, decorrentes da relação de trabalho;

VII – as ações relativas às penalidades administrativas impostas aos empregadores pelos órgãos de fiscalização das relações de trabalho;

VIII – a execução, de ofício, das contribuições sociais previstas no art. 195, I, a, e II, e seus acréscimos legais, decorrentes das sentenças que proferir;

IX – outras controvérsias decorrentes da relação de trabalho, na forma da lei.

§ 1º Frustrada a negociação coletiva, as partes poderão eleger árbitros.

§ 2º Recusando-se qualquer das partes à negociação ou à arbitragem, é facultado aos respectivos sindicatos ajuizar dissídio coletivo, podendo a Justiça do Trabalho estabelecer normas e condições, respeitadas as disposições convencionais e legais mínimas de proteção ao trabalho.

§ 3º Compete ainda à Justiça do Trabalho executar, de ofício, as contribuições sociais previstas no art. 195, I, a, e II, e seus acréscimos legais, decorrentes das sentenças que proferir.

§ 2º Recusando-se qualquer das partes à negociação coletiva ou à arbitragem, é facultado às mesmas, de comum acordo, ajuizar dissídio coletivo de natureza econômica, podendo a Justiça do

da Carta Magna do Brasil<sup>129</sup> e artigo 652 da CLT<sup>130</sup>. Essa competência é chamada de *ratione materiae*, conforme disciplina Pereira<sup>131</sup>, é a competência pela matéria.

Outra competência que merece atenção no presente trabalho é a *ratione loci*. Conforme preceitua Pereira<sup>132</sup> é a competência em razão do lugar, “seu parâmetro é a porção territorial conferida ao magistrado para que ele exerça sua competência”. Sua previsão está fundamentada no artigo 651 da CLT que fala que “A competência das Juntas de Conciliação e Julgamento é determinada pela localidade onde o empregado, reclamante ou reclamado, prestar serviços ao empregador, ainda que tenha sido contratado noutro local ou no estrangeiro” (p. 112).

Assim, a jurisdição para julgar as lides referentes aos contratos de trabalho, elencados no artigo 114 da Constituição Brasileira e 652 da Consolidação das Leis Trabalhistas, é da Justiça Brasileira, e a competência é da Justiça do Trabalho.

Capraro (2014) descreve que “mesmo o Estado brasileiro sendo soberano, em certos casos, pode ele abrir mão da aplicação de sua legislação, em razão de outras regras”.<sup>133</sup>

---

Trabalho decidir o conflito, respeitadas as disposições mínimas legais de proteção ao trabalho, bem como as convencionadas anteriormente.

§ 3º Em caso de greve em atividade essencial, com possibilidade de lesão do interesse público, o Ministério Público do Trabalho poderá ajuizar dissídio coletivo, competindo à Justiça do Trabalho decidir o conflito.”

<sup>129</sup> Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. (1988).

<sup>130</sup> Decreto-Lei nº 5.452/1943. (1943). *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*.

<sup>131</sup> Pereira, L. /2017). *Manual de Processo do Trabalho*. Capítulo. 2, subcapítulo. 2.2, 1º par.

<sup>132</sup> \_\_\_\_\_. Capítulo. 2, subcapítulo 2.5.

<sup>133</sup> Capraro, M. C. Z. (2014). *Introdução ao Direito do Trabalho portuário, marítimo e do petróleo*.

#### 6.4. A Lei do Pavilhão

O artigo 92 da UNCLOS<sup>134</sup> preceitua que o navio deve navegar sob uma bandeira de um só Estado, salvo exceções<sup>135</sup>, e em alto mar estão sujeitos à jurisdição exclusiva do Estado Bandeira.

A Lei do Pavilhão, com base no Código de Bustamante, elaborado na Convenção de Direito Internacional Privado de Havana, em 1929, foi ratificado pelo Brasil no mesmo ano com força do Decreto nº 18.871/1929<sup>136</sup>. O código preceitua no artigo 281 que “as obrigações dos oficiais e gente do mar e a ordem interna do navio subordinam-se à lei do pavilhão”. Ou seja, segundo o referido Código a legislação trabalhista da relação entre o marítimo e armador é da bandeira do navio.

Ainda a MLC, promulgada em 12 de abril de 2021, revalida a Lei do Pavilhão com força do artigo II, item 1, f e item 2 nos termos:

##### Artigo II

1. Para os fins desta Convenção, salvo disposição específica em contrário, a expressão:

(...)

f) gente do mar – significa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha a bordo de um navio ao qual esta Convenção se aplica;

(...)

2. Salvo expressa disposição em contrário, esta Convenção se aplica a toda gente do mar.<sup>137</sup>

Ou seja, os trabalhos realizados a bordo sujeitam-se à Lei do Pavilhão.

<sup>134</sup> ONU. (2019). *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. p. 117.

<sup>135</sup> As exceções de navegação com mais de uma bandeira são casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na CNUDM.

<sup>136</sup> Decreto nº 18.871/1929. (1929). *Promulga a Convenção de direito internacional privado, de Havana*.

<sup>137</sup> Decreto nº 10.671/2021. (2021). *Promulga o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006, firmado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006*.

## 6.5. Conflito de Leis no Espaço

A celeuma surge entre a aplicação da Lei Pavilhão ou a Lei brasileira nos navios de bandeira estrangeira. A combinação entre local de assinatura de contrato de trabalho e local de labor é muito variada. E isso merece melhor atenção.

Embora o Brasil tenha ratificado as principais normas internacionais de trabalho marítimo, destaco que o Poder Público Brasileiro não está obrigado a cumprir todos os preceitos. A reserva de “ordem pública”<sup>138</sup> deve ser aplicada. Nesse sentido que o artigo 17 da Lei de Introdução ao Código Civil preceitua que “as leis, atos e sentenças de outro país, bem como quaisquer declarações de vontade, não terão eficácia no Brasil, quando ofenderem a soberania nacional, a ordem pública e os bons costumes.”<sup>139</sup>

Os litígios envolvendo contratos de trabalho marítimo em navios de bandeira estrangeira, também poderão estar submetidos à lei brasileira em casos de bandeira de conveniência.

Costa (2010)<sup>140</sup> definiu a bandeira de conveniência como a bandeira que existe,

Quando esse navio não tem qualquer vínculo entre o armador, proprietário e o pavilhão da embarcação, ou seja, quando a propriedade beneficiária e o controle do navio estão sediados em país ou países diferentes ao da bandeira que o navio arvora.

Essa falta de relação entre armador e bandeira do navio, geralmente por incentivos fiscais, tributários e de baixas obrigações trabalhistas, afastam a Lei do Pavilhão.

<sup>138</sup> Ordem Pública – é o estado de legalidade normal. Há ordem pública quando as autoridades públicas exercem suas atribuições e os cidadãos respeitam e acatam as normas.

<sup>139</sup> Decreto nº 4.657/1942. (1942). *Lei de Introdução às normas do Direito brasileiro*.

<sup>140</sup> Costa, A. (2010). *A UNCLOS, O Mar Livre e as Bandeiras de Conveniência*.

As análises então devem ser feitas caso a caso. É preciso olhar a situação particular de cada caso.

Primeiro separamos alguns fundamentos legais sobre local do contrato do trabalho, local do trabalho e transferência para o exterior do local do trabalho.

O artigo 651 da CLT<sup>141</sup> preceitua que a competência é fixada pelo local onde o trabalhador prestou o serviço ao empregador, ainda que tenha sido contratado em local diverso ou no estrangeiro. No entanto, conforme preceito do § 3º, se o empregador realizar atividade fora do local onde foi firmado contrato é facultado ao trabalhador demandar no local do contrato.

O contrato pode ser em solo brasileiro. Considerando o navio como estado estrangeiro, bandeira do navio, o que ocorre é um contrato celebrado no Brasil para labor no estrangeiro. Nesse aspecto é preciso analisar à luz da Lei nº 7.064/, que “Dispõe sobre a situação de trabalhadores contratados ou transferidos para prestar serviços no exterior”<sup>142</sup>. A lei considera, no artigo 2º, transferência para o exterior o trabalhador “cujo contrato estava sendo executado no território brasileiro” e o “empregado contratado por empresa sediada no Brasil para trabalhar a seu serviço no exterior”.

Os marítimos, geralmente, assinam contrato em terra e laboram no navio. O contrato pode ser firmado no Brasil ou no exterior, podendo assim ocorrer em solo brasileiro para serviço a bordo de navio que opere apenas em águas nacionais, internacionais ou em regime parcial de águas, ou seja, tempo em águas nacionais e tempo em águas internacionais.

Também não se pode perder de vista o princípio da territorialidade, já discutido no subcapítulo 5.3 – jurisdição e competência brasileira e a Lei do Pavilhão no subcapítulo 5.4 – A Lei do Pavilhão.

Ainda, em se tratando de navio de cruzeiro a aplicação da Resolução Normativa nº 5/2017 – Disciplina a concessão de autorização de residência

---

<sup>141</sup> Decreto-Lei nº 5.452/1943. (1943). *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*.

<sup>142</sup> Lei nº 7.064/1982. (1982). Dispõe sobre a situação de trabalhadores contratados ou transferidos para prestar serviços no exterior.

para fins de trabalho sem vínculo empregatício no Brasil a marítimo que trabalhe a bordo de embarcação de cruzeiros marítimos pela costa brasileira, que estabelece quantidades mínimas de brasileiros, de acordo com o tempo de operação no Brasil.<sup>143</sup> E esses brasileiros devem ser contratados por empresa estabelecida no Brasil ou por agente marítimo responsável pela embarcação. Assim, o contrato estará vinculado à legislação brasileira.

Muito importante para o presente estudo é a compreensão sobre o Princípio do Centro da Gravidade. Conforme nos explica Santos & Junior, esse princípio é que deve ser verificado onde a relação jurídica produziu mais efeito. Isso é muito importante para se analisar quando ocorre conflito de leis no espaço.

A seguir destacamos as principais situações de contrato e labor de brasileiros em embarcações de bandeira estrangeira. São elas: trabalhador brasileiro recrutado no Brasil para laborar em navio de bandeira estrangeira, que navegue apenas em águas nacionais; trabalhador brasileiro recrutado no Brasil para laborar em navio de bandeira estrangeira, que navegue em águas nacionais e internacionais; trabalhador brasileiro recrutado no Brasil para labor em navio de bandeira estrangeira, que navegue grande parte do tempo em águas internacionais; e trabalhador brasileiro recrutado no exterior para labor em navio de bandeira estrangeira.

- a- Trabalhador brasileiro recrutado no Brasil para laborar em navio de bandeira estrangeira, que navegue apenas em águas nacionais.

O presente caso trata-se de empresa estrangeira que explora atividade no Brasil. Deve-se aplicar a lei nacional brasileira, pelo princípio da territorialidade, em detrimento da Lei do pavilhão.

---

<sup>143</sup> Resolução Normativa nº 5/2017. (2017). *Disciplina a concessão de autorização de residência para fins de trabalho sem vínculo empregatício no Brasil a marítimo que trabalhe a bordo de embarcação de cruzeiros marítimos pela costa brasileira, que estabelece quantidades mínimas de brasileiros, de acordo com o tempo de operação no Brasil.*

- b- Trabalhador brasileiro recrutado no Brasil para laborar em navio de bandeira estrangeira, que navegue em águas nacionais e internacionais.

A situação equivale à transferência de empregado brasileiro para o exterior, sendo aplicável a Lei nacional por força da Lei 7.064/1982.

Deve ser considerada a aplicação do princípio protetor, no reconhecimento da regra da norma mais favorável.

- c- Trabalhador brasileiro recrutado no Brasil para labor em navio de bandeira estrangeira, que navegue grande parte do tempo em águas internacionais.

A situação também equivale à transferência de empregado brasileiro para o exterior sendo aplicável a Lei Nacional por força da Lei 7.064/1982.

Deve ser considerada a aplicação do princípio protetor, no reconhecimento da regra da norma mais favorável.

- d- Trabalhador brasileiro recrutado no exterior para labor em navio de bandeira estrangeira.

Aplica-se o princípio do Centro da Gravidade e, por conseguinte a consideração da Lei do Pavilhão.



## 6.6. As Principais Leis Trabalhistas Voltadas ao Trabalhador Marítimo

As principais leis trabalhistas voltadas aos marítimos são:

A. CLT (Consolidação das Leis Trabalhistas)<sup>144</sup> – um dos dispositivos legais mais importantes que compõe o rol de leis trabalhistas brasileiras.

A Consolidação tem partes específicas de leis exclusivas ao trabalhador marítimo como: regularização de férias do artigo 150 ao artigo 152; das equipagens das embarcações da marinha mercante nacional, de navegação fluvial e lacustre, do tráfego nos portos e da pesca do artigo 248 ao artigo 251; das disposições especiais sobre a nacionalização da marinha mercante, do artigo 368 ao artigo 371; das associações sindicais de grau superior, artigo 535, § 2º.

B. Decreto nº 4.406, de 3 de outubro de 2002<sup>145</sup> – “Estabelece diretrizes para a fiscalização em embarcações comerciais de turismo, seus passageiros e tripulantes”.

O decreto estabelece diretrizes que garantem trabalho de fiscalização de autoridades brasileiras como a ANVISA<sup>146</sup>, Departamento da Polícia Federal, Ministério do Trabalho e Emprego, Capitania dos Portos e outras autoridades, a qualquer embarcação comercial de turismo que atraque em portos

<sup>144</sup> Decreto-Lei nº 5.452/1943. (1943). *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*.

<sup>145</sup> Decreto nº 4.406/2002. (2002). *Estabelece diretrizes para a fiscalização em embarcações comerciais de turismo, seus passageiros e tripulantes*.

<sup>146</sup> ANVISA – Agência Nacional de Vigilância Sanitária

“é uma agência reguladora caracterizada pela independência administrativa e autonomia financeira. A Agência tem como campo de atuação todos os setores relacionados com produtos e serviços que possam afetar a saúde da população brasileira. A sua competência abrange tanto a regulação sanitária, como também a regulação econômica do mercado.” (ASAE. (2015). *Anvisa – Agência Nacional de Vigilância Sanitária*).

brasileiros. No caso de embarcações internacionais, a fiscalização é devida no primeiro e último porto turístico internacional com escala no país.

C. Decreto-Lei nº 190, de 24 de fevereiro de 1967<sup>147</sup> – “dis-  
põe sobre o despacho de embarcações e dá outras providências.”

Embora o objetivo principal do Decreto-lei esteja relacionado com o estabelecimento de regras do despacho de embarcações dos portos brasileiros, o artigo 4º, faculta ao Capitão dos Portos<sup>148</sup> “(...) fazer na embarcação as verificações que julgar convenientes, no interesse de sua segurança, da dos tripulantes e passageiros ou relativas ao cumprimento de disposições legais”.

D. Decreto nº 64.385, de 22 de abril de 1969<sup>149</sup> – “Regulamento o Decreto-Lei nº 190, de 24 de fevereiro de 1967, que dispõe sobre o despacho de embarcações e dá outras providências”.

Ao regulamentar o Decreto-Lei 190/1967 se estabelece obrigação da Autorização de Saúde do Porto em comunicar, por escrito, ao Capitão dos Portos, ou ao Delegado das Capitânicas<sup>150</sup>, casos de condições sanitárias insatisfatórias da embarcação atracada. A embarcação pode ficar retida, ou receber determinação de ficar ao largo.

---

<sup>147</sup> Decreto-Lei nº 190/1967 (1967). *Dispõe sobre o despacho de embarcações e dá outras providências*.

<sup>148</sup> Capitão dos Portos – É o alto posto da marinha no DPC (Diretoria de Portos e Costas). A DPC é subordinada a Diretoria-Geral de Navegações. (Marinha do Brasil. (S.D.). *Diretoria de Portos e Costa*).

<sup>149</sup> Decreto nº 64.385/1969. *Regulamento o Decreto-lei nº 190, de 24 de fevereiro de 1967, que dispõe sobre o despacho de embarcações e dá outras providências*. (1969)

<sup>150</sup> Delegado das Capitânicas – Alto posto da marinha na Capitania dos Portos.

E. Decreto-Lei nº 691, de julho de 1969<sup>151</sup> – “Dispõe sobre a não aplicação, aos contratos de técnicos estrangeiros, com estipulação de pagamento de salários em moeda estrangeira, de diversas disposições da legislação trabalhista, e dá outras providências”.

O Decreto-Lei estabelece que os contratos de técnicos estrangeiros domiciliados ou residentes no exterior, contratados com salários em moeda estrangeira, obrigatoriamente, devem ser por prazos determinados e prorrogáveis sempre a termo certo. E não se aplica o artigo 451<sup>152</sup>, artigo 452<sup>153</sup> e artigo 453<sup>154</sup> da CLT.

Caso o técnico estrangeiro perceba salário exclusivamente em moeda brasileira ficam garantidos, além das cláusulas contratuais, os direitos mínimos referentes a: “salário-mínimo, repouso semanal remunerado, férias anuais, duração, higiene e segurança do trabalho, seguro contra acidente do trabalho e previdência social”.

F. Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997<sup>155</sup> – “Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências”.

---

<sup>151</sup> Decreto-Lei nº 691/1969. (1969). *Dispõe sobre a não aplicação, aos contratos de técnicos estrangeiros, com estipulação de pagamento de salários em moeda estrangeira, de diversas disposições da legislação trabalhista, e dá outras providências.*

<sup>152</sup> ARTIGO 451 DA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS TRABALHISTAS

Art. 451 – O contrato de trabalho por prazo determinado que, tácita ou expressamente, for prorrogado mais de uma vez passará a vigorar sem determinação de prazo.

<sup>153</sup> ARTIGO 452 DA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS TRABALHISTAS

Art. 452 – Considera-se por prazo indeterminado todo contrato que suceder, dentro de 6 (seis) meses, a outro contrato por prazo determinado, salvo se a expiração deste dependeu da execução de serviços especializados ou da realização de certos acontecimentos.

<sup>154</sup> ARTIGO 453 DA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS TRABALHISTAS

Art. 453 – No tempo de serviço do empregado, quando readmitido, serão computados os períodos, ainda que não contínuos, em que tiver trabalhado anteriormente na empresa, salvo se houver sido despedido por falta grave, recebido indenização legal ou se aposentado espontaneamente.

<sup>155</sup> Lei nº 9.537/1997. (1997). *Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.*

Em termos de proteção ao trabalhador marítimo é possível destacar na presente Lei, entre outras, o artigo 5º, a autorização do dispositivo de impedir a saída da embarcação do porto, das águas jurisdicionais nos casos de ameaça à tripulação.

G. Resolução Normativa nº 5/2017. (2017). Disciplina a concessão de autorização de residência para fins de trabalho sem vínculo empregatício no Brasil a marítimo que trabalhe a bordo de embarcação de cruzeiros marítimos pela costa brasileira, que estabelece quantidades mínimas de brasileiros, de acordo com o tempo de operação no Brasil.

A resolução estabelece quantidade mínima de vagas para brasileiro de acordo com a quantidade de dias de operação do navio em águas brasileiras. Ainda estabelece que o contrato de trabalho deve ser firmado por empresas sediadas, ou seu representante, o que dá jurisdição e competência brasileira para julgar o litígio.

## 7. O Ministério Público do Trabalho e seu Papel Fiscalizador do Trabalho

Em 1923 o Ministério Público do Trabalho, denominado Procuradoria da Justiça do Trabalho, surgiu a partir do Conselho Nacional do Trabalho, já com função de Ministério Público, ou seja, defesa do interesse público. Nunes (2014)<sup>156</sup> dissertou sobre o tema e explicou que o Conselho Nacional do Trabalho ainda tinha função de órgão consultivo do Ministério Público do Trabalho em matéria trabalhista, instância recursal em matéria previdenciária e órgão autorizador de demissão de empregados.

A autora ainda explica que o órgão passou por alterações em 1937, quando outorgada a Constituição de 1937<sup>157</sup>, com a criação do cargo procurador-geral do Trabalho, embora tenha se mantido a natureza administrativa do órgão. Em 1940, passou a Procuradoria da Justiça do Trabalho, constituída por um procurador geral e procuradores. Em 1942, com a publicação da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT)<sup>158</sup>, passou a ser denominado Ministério Público do Trabalho, com força do artigo 736 do referido diploma:

Art. 736 – O Ministério Público do Trabalho é constituído por agentes diretos do Poder Executivo, tendo por função zelar pela exata observância da Constituição Federal, das leis e demais atos emanados dos poderes públicos, na esfera de suas atribuições.

Parágrafo único – Para o exercício de suas funções, o Ministério Público do Trabalho reger-se-á pelo que estatui esta Consolidação e, na falta de disposição expressa, pelas normas que regem o Ministério Público Federal.

---

<sup>156</sup> Nunes, R. C. S. (2014). *A atuação do Ministério Público do Trabalho contra a discriminação do trabalho* (2014). p. 3.

<sup>157</sup> Constituição de 1937 – Foi a quarta constituição do Brasil, sendo a terceira do Brasil República. Também conhecida como Polaca, por ter como base a constituição fascista Polonesa. Ela marca o Estado Novo com características de concentração do poder nas mãos do Executivo.

<sup>158</sup> Decreto-Lei 5.452/1943. (1943). *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*.

A autora ainda destaca que o órgão mantinha dependência com o Poder Executivo. Porém, com a promulgação da Lei 1.341/1951<sup>159</sup>, passou a ter reconhecimento de atuação autônoma.

Porém só com a promulgação da Constituição Democrática de 1988 que o Ministério Público do Trabalho passou a figurar como órgão agente, com poderes judiciais e extrajudiciais na defesa dos direitos dos trabalhadores.

Para entender o Ministério Público do Trabalho é preciso entender o Ministério Público. O Ministério Público, assim como os advogados públicos e particulares e a defensoria pública são os sujeitos que a Constituição de 1988<sup>160</sup> dá *status* de essencialidade à justiça. A eles foram reservados o Capítulo IV da Constituição (Das Funções essenciais à Justiça) e ao Ministério Público a Seção I.

Leite (2021)<sup>161</sup> disciplina que o Ministério Público não é quarto poder, é “um órgão do Estado, de natureza constitucional, a serviço da defesa da sociedade, da democracia, do ordenamento jurídico e do interesse público.”

Mendes & Branco (2017)<sup>162</sup> nos explicam que são três os princípios institucionais do Ministério Público: a unidade; a indivisibilidade; e a independência funcional. Para o autor, a unidade é basicamente o significado de que os promotores e procuradores integram o mesmo órgão, sob a direção de único chefe. A indivisibilidade admite que os integrantes da carreira podem ser substituídos uns pelos outros, desde que estejam em mesma carreira. Já a independência funcional refere-se à vinculação do agente apenas a sua consciência jurídica quando o assunto é a atividade funcional.

Porém, conforme explica Leite (2021)<sup>163</sup>, o Ministério Público tem divisão administrativa em Ministério Público da União e Ministério Público Estadual. O Ministério Público da União compreende em: Ministério Público

<sup>159</sup> Lei nº 1.341/1951 também conhecida como Lei orgânica do Ministério Público da União.

<sup>160</sup> Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. (1988)

<sup>161</sup> Leite, C. H. B. (2021). *Curso de Direito Processual do Trabalho*. Capítulo. IV, item 2.

<sup>162</sup> Mendes, G. F. & Branco, P. G. G., *Curso de Direito Constitucional*. Cap. 9, IV, 1.2.1 (2017).

<sup>163</sup> Leite, C. H. B. (2021). *Curso de Direito Processual do Trabalho*. Cap. IV, item 4.

Federal; Ministério Público do Trabalho; Ministério Público Militar; e Ministério Público do Distrito Federal.

Leite (2017)<sup>164</sup> descreve que o fato de o Ministério Público do Trabalho fazer parte do Ministério Público da União lhe é atribuído todas as garantias, prerrogativas e vedações previstas na Constituição Federal a este. O autor ainda explica que são inúmeras as atribuições do órgão, mas podem ser sintetizadas em duas: atuação judicial e atuação extrajudicial.

Quanto à ação judicial, o jurista diz que a atuação do Ministério Público do Trabalho é concorrente, pois a única função privativa do Ministério Público é a ação penal pública. Como não é competência da Justiça do Trabalho processar e julgar tal ação perante a Justiça do Trabalho, as ações de ação ministerial podem ser propostas por terceiros. O autor destaca que judicialmente o Ministério pode ser parte ou de *custos legis*.

Quando atua como parte autora, o Ministério Público do Trabalho faz com fulcro na Lei Complementar 75/1993<sup>165</sup>, com força do artigo 83, incisos I, III, IV, V, VIII e X<sup>166</sup>. São destaques as atuações ministeriais em ação pública coletiva, ação civil pública, ação rescisória, dissídio coletivo, nos casos de greve em atividades essenciais, que possam atentar contra o interesse público.

---

<sup>164</sup> Leite, C. H. B. (2017). *Ministério Público do Trabalho*. p. 106.

<sup>165</sup> Lei Complementar nº 75/1993. (1993). *Dispõe sobre a organização, as atribuições e o estatuto do Ministério Público da União*.

<sup>166</sup> Artigo 53 da Lei Complementar 73/1993

Art. 83. Compete ao Ministério Público do Trabalho o exercício das seguintes atribuições junto aos órgãos da Justiça do Trabalho:

I – promover as ações que lhe sejam atribuídas pela Constituição Federal e pelas leis trabalhistas;

III – promover a ação civil pública no âmbito da Justiça do Trabalho, para defesa de interesses coletivos, quando desrespeitados os direitos sociais constitucionalmente garantidos;

IV – propor as ações cabíveis para declaração de nulidade de cláusula de contrato, acordo coletivo ou convenção coletiva que viole as liberdades individuais ou coletivas ou os direitos individuais indisponíveis dos trabalhadores;

V – propor as ações necessárias à defesa dos direitos e interesses dos menores, incapazes e índios, decorrentes das relações de trabalho;

VIII – instaurar instância em caso de greve, quando a defesa da ordem jurídica ou o interesse público assim o exigir;

X – promover mandado de injunção, quando a competência for da Justiça do Trabalho;

Ainda pode atuar como substituto processual para menores de 18 (dezoito) anos, com previsão expressa pela Consolidação das Leis Trabalhistas<sup>167</sup> no artigo 793<sup>168</sup>. Leite também disciplina que o *parquet*<sup>169</sup> pode ser notificado para apresentar defesa genérica do réu revel citado por edital.

Já na atuação *custos legis*, ou seja, fiscal da lei, Leite ainda nos afirma ser o órgão o defensor da ordem jurídica, isto abrange as leis, os princípios, os costumes, os valores e objetivos fundamentais da República. O parecer ministerial é obrigatório, quando o órgão não for parte nos dissídios individuais, quando a parte em litígio, ou interessado, for: índios; incapazes; adolescentes e crianças. Já nos dissídios coletivos é preciso parecer ministerial nos casos de greve, que possibilitem qualquer lesão ao interesse público. Ainda, quando o juiz, ou Relator entender a intervenção ministerial relevante.

Quanto à ação de mandado de segurança<sup>170</sup>, o autor diz que “em qualquer mandado de segurança na Justiça do Trabalho contra ato judicial ou administrativo, seja na Vara do Trabalho<sup>171</sup>, TRT<sup>172</sup> ou TST<sup>173</sup>, haverá obrigatoriedade

<sup>167</sup> Decreto-Lei 5.452/1943. (1943). *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*.

<sup>168</sup> Artigo 793 da Consolidação das Leis Trabalhista

Art. 793. A reclamação trabalhista do menor de 18 anos será feita por seus representantes legais e, na falta destes, pela Procuradoria da Justiça do Trabalho, pelo sindicato, pelo Ministério Público estadual ou curador nomeado em juízo.

<sup>169</sup> Parquet – Sinônimo de Minsitério Público. A origem da palavra é francesa e se referia ao local onde ficavam os procuradores do rei na sala de audiência.

<sup>170</sup> Ação de Mandado de Segurança – Santos, W. dos, (2001) descreve o MS como “– Ação cível, cujo objetivo é a proteção de um direito líquido e certo do cidadão, quando a ilegalidade ou abuso de poder for cometido por autoridade pública ou agente de pessoa jurídica no exercício de atribuições do Poder Público, não estando o requerente amparado pelo *habeas corpus* ou *habeas data* (CF, art. 5º, LXIX, e Lei n. 1.533/51)”. p. 27.

<sup>171</sup> Vara do Trabalho – A web página do TST (S.D. (a)) descreve a Vara do trabalho como “A Vara do Trabalho é a primeira instância das ações de competência da Justiça do Trabalho, sendo competente para julgar conflitos individuais surgidos nas relações de trabalho. Tais controvérsias chegam à Vara na forma de Reclamação Trabalhista. A Vara é composta por um Juiz do Trabalho titular e um Juiz do Trabalho substituto.”

<sup>172</sup> TRT – A web página do TST (S.D.(b)) descreve o TRT como são “os Tribunais Regionais do Trabalho constituem a 2ª Instância da Justiça do Trabalho no Brasil. São 24 (vinte e quatro) Tribunais Regionais, que estão distribuídos pelo território nacional. O estado de São Paulo possui dois Tribunais Regionais do Trabalho: o da 2ª Região, sediado na capital do estado e o da 15ª Região, com sede em Campinas. Os Tribunais Regionais do Trabalho têm competência para apreciar recursos ordinários e agravos de petição e, originariamente, apreciam dissídios coletivos, ações rescisórias, mandados de segurança, entre outros”.

<sup>173</sup> TST – A web página do TST (S.D. (c)) descreve o TST como é “o Tribunal Superior do Trabalho – TST, com sede em Brasília-DF e jurisdição em todo o território nacional, é órgão de cúpula da Justiça do Trabalho, nos termos do artigo 111, inciso I, da Constituição da República, cuja função



de intimação do Ministério Público do Trabalho para se manifestar nos autos, (...)”. Por fim, a atuação extrajudicial do Ministério Público do Trabalho ocorre perante a esfera administrativa. O preceito legal encontra amparo no artigo 84<sup>174</sup> da Lei Complementar 75/1993<sup>175</sup>.

Leite<sup>176</sup> ainda afirma que na função de articulador social que

O Ministério Público do Trabalho atua incentivando e orientando, como instituição observadora, os setores governamentais e não governamentais na execução de políticas públicas de elevado interesse social (CF, art. 127, *caput*), como as que tem por objeto a erradicação do trabalho infantil, do trabalho forçado ou escravo e de todas as formas de discriminação por motivo de raça, cor, sexo, idade, religião, inserção no mercado de trabalho da pessoa portadora de deficiência etc.

Também importa destacar que em 2003 o Ministério Público do Trabalho criou a CONATPA (Coordenadoria Nacional de Trabalho Portuário e Aquaviário), nos descreve o MPT (S.D.)<sup>177</sup>, com objetivo de “definir estratégias coordenadas e integradas de política de atuação institucional, visando a

---

precípua consiste em uniformizar a jurisprudência trabalhista brasileira. Nos processos de sua competência, o TST é dividido em turmas e seções especializadas para a conciliação e julgamento de dissídios coletivos de natureza econômica ou jurídica e de dissídios individuais. O TST é composto de vinte e sete Ministros, escolhidos dentre brasileiros com mais de trinta e cinco e menos de sessenta e cinco anos, nomeados pelo Presidente da República após aprovação pela maioria absoluta do Senado Federal (...)”.

<sup>174</sup> Artigo 84 da Lei Complementar 75/1993

Art. 84. Incumbe ao Ministério Público do Trabalho, no âmbito das suas atribuições, exercer as funções institucionais previstas nos Capítulos I, II, III e IV do Título I, especialmente:

I – integrar os órgãos colegiados previstos no § 1º do art. 6º, que lhes sejam pertinentes;

II – instaurar inquérito civil e outros procedimentos administrativos, sempre que cabíveis, para assegurar a observância dos direitos sociais dos trabalhadores;

III – requisitar à autoridade administrativa federal competente, dos órgãos de proteção ao trabalho, a instauração de procedimentos administrativos, podendo acompanhá-los e produzir provas;

IV – ser cientificado pessoalmente das decisões proferidas pela Justiça do Trabalho, nas causas em que o órgão tenha intervindo ou emitido parecer escrito;

V – exercer outras atribuições que lhe forem conferidas por lei, desde que compatíveis com sua finalidade.

<sup>175</sup> Lei Complementar nº 75/1993. (1993). *Dispõe sobre a organização, as atribuições e o estatuto do Ministério Público da União*.

<sup>176</sup> Leite, C. H. B. (2017). *Ministério Público do Trabalho*. p. 106.

<sup>177</sup> MPT. (S.D.). *Trabalho Portuário e Aquaviário*.

uma atuação uniforme do Ministério Público do Trabalho para a implementação da legislação trabalhista relativamente ao trabalho portuário e aquaviário.” Capraro (2014)<sup>178</sup> nos explica que essa ação contribui para que haja maior equilíbrio entre o capital e o trabalho.

O Ministério Público tem papel crucial no princípio protetor, pelo papel constitucional a ele outorgado.

---

<sup>178</sup> Capraro, M. C. Z. (2014). *Introdução ao Direito do Trabalho portuário, marítimo e do petróleo*. p. 51.

## 8. A Jurisprudência do TST sobre a Regra Mais Favorável ao Trabalhador em Navio de Bandeira Não Brasileira

Moraes (2020) ao disciplinar sobre Direito Constitucional, explica a separação dos Poderes do Estado na ótica da doutrina liberal clássica e a divisão de tarefas estatais de atividades entre distintos órgãos autônomos na visão do constitucionalismo moderno. As funções do Estado, Poder Legislativo, Poder Judiciário e Ministério Público se “assemelham em virtude da autonomia, independência e finalidade constitucionais”.<sup>179</sup>

O autor também nos explica que o Poder Judiciário tem função de administrar a justiça, ser guardião da Constituição, com a finalidade de preservação dos princípios da legalidade e igualdade.<sup>180</sup>

A Constituição Federal de 1988 enumera no artigo 92, os órgãos do Poder Judiciário. O Inciso II-A descreve como órgão do Poder Judiciário o Tribunal Superior do Trabalho (TST) e o inciso IV os Tribunais e Juízes do Trabalho.<sup>181</sup>

A CLT reservou o Título VIII para disciplinar a “Justiça do Trabalho”.<sup>182</sup>

Até 1999 quem fazia os julgamentos de direito individual do trabalho eram as Juntas de Conciliação e Julgamento. As Juntas eram compostas por dois juízes classistas escolhidos pelos sindicatos, um pelo sindicato patronal outro dos empregados. Sandes e Rezentti (2020) explicam que a EC/99 (Emenda Constitucional 24/1999) extinguiu as Juntas de Conciliação e Julgamento e criou o juiz singular, que obrigatoriamente deve ser um juiz togado<sup>183</sup>, com os preceitos da CF/88 com força do artigo 112.<sup>184</sup>

---

<sup>179</sup> Moraes, A. De, (2020). *Direito Constitucional*. Capítulo. 3.

<sup>180</sup> \_\_\_\_\_. capítulo 4.

<sup>181</sup> Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. (1988).

<sup>182</sup> Decreto-Lei nº 5.452/1943. (1943). *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*.

<sup>183</sup> Juiz togado – é o juiz investido, deve ser um bacharel em direito que acende a magistratura através de concurso público ou pelo quinto constitucional.

<sup>184</sup> Sandes, F. & Rezentti, R. (2020). *Curso Prático de Processo do Trabalho*. p. 52.

Assim, a partir da EC/99 a Justiça do Trabalho se tornou composta de Varas do Trabalho, TRTs (Tribunais Regionais do Trabalho) e TST (Tribunal Superior do Trabalho).

Almeida nos explica que as Varas do Trabalho são órgãos de 1º grau<sup>185</sup>.

E Leite (2021)<sup>186</sup> explica que os TRTs são compostos por juízes denominados “desembargadores do Trabalho” e nomeados pelo Presidente da República. O autor ainda nos explica que “a competência dos Tribunais Regionais, originalmente, é processar e julgar as ações de competência originária, tais como dissídios coletivos, mandados de segurança e ações rescisórias; em grau recursal, o TRT julga os recursos das decisões de Varas do Trabalho”.

Já o TST, que merece melhor atenção no presente trabalho, é composto por 27 (vinte e sete) Ministros escolhidos pelo Presidente da República e aprovados pelo Senado Federal, conforme nos explica Pereira (2017) ao citar o art. 111-A da CF/88. Os ministros ao serem escolhidos devem ter mais que 35 (trinta e cinco) anos e menos que 65 (sessenta e cinco) anos, devem ter notável saber jurídico e reputação ilibada. O Tribunal Superior do Trabalho tem competência para processar e julgar a reclamação que garantam sua preservação de sua competência e as garantias das autoridades de suas decisões<sup>187</sup>.

O TST é organizado em órgãos, são eles: Tribunal Pleno; Órgão Especial; Seção Especializada em Dissídios Coletivos; Subseção I da Seção Especializada em Dissídios Individuais; Subseção II da Seção Especializada em Dissídios Individuais; Primeira Turma; Segunda Turma; Terceira Turma; Quarta Turma; Quinta Turma; Sexta Turma e Oitava Turma.<sup>188</sup> A *web site* do TST explica que “nos processos de sua competência, o TST é dividido em turmas e seções especializadas para a conciliação e julgamento de dissídios coletivos de natureza econômica ou jurídica e de dissídios individuais”.<sup>189</sup>

<sup>185</sup> Almeida, A. P. de, (2019). *Curso prático de processo do trabalho*. Capítulo 2, Tópico 2.

<sup>186</sup> Leite, C. H. B., (2021). *Curso de direito processual do trabalho*. Capítulo 4, Tópico 4.3.

<sup>187</sup> Pereira, L. (2017). *Manual de processo do trabalho*. Capítulo IV, Tópico 6.

<sup>188</sup> TST. (S.D). *Órgãos do TST*.

<sup>189</sup> TST. (S.D). *Sobre o Tribunal Superior do Trabalho*.

Pereira (2017) explica que o TST representa o terceiro grau de jurisdição trabalhista tendo como funções: “uniformizar a interpretação da legislação trabalhista dos órgãos que compõem a Justiça do Trabalho, decidir em última instância as questões de ordem administrativa da Justiça do Trabalho”.<sup>190</sup>

Nesse aspecto destacamos a função de uniformização das interpretações da legislação trabalhistas dos órgãos da justiça do trabalho, do TST. Garcia (2017) explica que o entendimento reiterado e uniforme dos tribunais, quando decidem casos concretos é chamado de jurisprudência<sup>191</sup>.

É por meio da interpretação que se determina o conteúdo, o sentido e o alcance das normas jurídicas, segundo Pereira (2017).<sup>192</sup> O autor ainda explica que interpretação jurisprudencial é uma das interpretações importante para se decidir as demandas.

Por isso colacionamos algumas jurisprudências relacionadas ao princípio da proteção ao trabalhador marítimo.

### **8.1. Legislação Trabalhista Aplicável em Navio de Bandeira Estrangeira**

É preciso recordar o capítulo 5 do presente trabalho, “o trabalhador marítimo e a legislação trabalhista brasileira”. A nacionalidade de um navio é dada pelo seu registro, que lhe garante direito de arvorar a bandeira do país do registro. Nesse sentido se destaca a Lei do Pavilhão do navio, que preceitua no artigo 281 que os oficiais e a gente do mar se subordinam à lei do pavilhão. Apesar disso, a competência e a jurisdição brasileiras precisam ser definidas em harmonia com os limites fixados pelo Código de Processo Civil Brasileiro e pelo desdobramento do princípio da proteção, “a regra da norma mais favorável”.

---

<sup>190</sup> Pereira, L. (2017). *Manual de processo do trabalho*. Capítulo IV, Tópico 6.

<sup>191</sup> Garcia, G. F. B., (2017). *Curso de Direito do processo do trabalho*. Capítulo 4, Tópico 4.2.3.

<sup>192</sup> Pereira, L. (2020). *Manual de Processo do Trabalho*. Capítulo 5, tópico 5.1.

Nesse sentido, foram feitas buscas dos últimos julgados, de todas as turmas do TST que julgaram recursos que questionavam a competência e jurisdição da Justiça Trabalhista Brasileira, para apreciar demandas de contratos de trabalho de brasileiros que laboraram em navios de bandeira estrangeiras com navegação em águas nacionais.

Em 16.06.2021 a Primeira Turma do TST foi responsável de julgar o recurso interposto pelos empregadores. Os recorrentes insurgiram contra a decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 12ª Região, que considerou a justiça brasileira competente e com jurisdição para julgar a relação contratual de trabalho entre trabalhador e tomador do serviço, que detinha agência no Brasil, ainda a assinatura do contrato se deu em território brasileiro e o labor foi realizado em águas nacionais e internacionais.

A decisão da Turma foi de manutenção da decisão do Tribunal Regional de origem, reconhecendo a competência e jurisdição brasileira no julgamento do feito.

“(…)

COMPETÊNCIA TERRITORIAL E LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. EMPREGADO CONTRATADO NO BRASIL PARA PRESTAR SERVIÇOS EM NAVIO DE CRUZEIRO INTERNACIONAL. COMPETÊNCIA TERRITORIAL BRASILEIRA. APLICAÇÃO DA LEGISLAÇÃO BRASILEIRA. ACÓRDÃO REGIONAL EM CONFORMIDADE COM A JURISPRUDÊNCIA DO TST. APLICAÇÃO DA SÚMULA 333/TST E DO ART. 896, § 7º, DA CLT. Impõe-se confirmar a decisão agravada, mediante a qual denegado seguimento ao recurso da parte, uma vez que as razões expendidas pela agravante não logram demonstrar o apontado equívoco em relação a tal conclusão. Agravo conhecido e não provido, no tema”. (Ag-ARR-1660-14.2014.5.12.0023, 1ª Turma, Relator Ministro Hugo Carlos Scheuermann, DEJT 18/06/2021).<sup>193</sup>

---

<sup>193</sup> TST. (2021). *Acórdão 1ª Turma*.

A Segunda Turma também já julgou tema da mesma matéria. Em 22.06.2021, julgou o Agravo de Instrumento<sup>194</sup> em Recurso de Revista<sup>195</sup> interposto pela reclamada. Entre outros pedidos, pediu-se a reforma do acórdão proferido pelo Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, que reconheceu aplicação da legislação brasileira ao contrato de trabalhador contratado no Brasil para labor em navio de cruzeiro, de bandeira estrangeira, em águas brasileiras e estrangeiras.

A Turma prolatou acórdão de reconhecimento da legislação brasileira.

AGRAVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.015/2014. CONTRATO INTERNACIONAL DE TRABALHO FIRMADO NO BRASIL. TRABALHO A BORDO DE NAVIO DE CRUZEIROS MARÍTIMOS NO BRASIL E NO EXTERIOR. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. DECISÃO DENEGATÓRIA DE SEGUIMENTO AO AGRAVO DE INSTRUMENTO COM FUNDAMENTO NO ARTIGO 255, INCISO III, ALÍNEAS “A” E “B”, DO REGIMENTO INTERNO DO TST. Não merece provimento o agravo que não desconstitui os fundamentos da decisão monocrática pela qual se concluiu pela aplicação da legislação brasileira ao caso dos autos, uma vez que, com o cancelamento da Súmula nº 207 do TST pela Res. 181/2012, DEJT de 19, 20 e 23/4/2012, que dispunha que “a relação jurídica trabalhista é regida pelas leis vigentes no país da prestação de serviço e não por aquelas do local da contratação”, firmou-se, neste Tribunal, o entendimento de que a Lei nº 7.064/82 assegura ao empregado brasileiro que labora no exterior a aplicação da legislação brasileira de proteção ao trabalho, sempre que ficar evidenciado ser essa mais favorável que a legislação territorial, nos termos do artigo 3º, inciso II, da Lei nº 7.064/82. Agravo desprovido. (Ag-AIRR-10955-87.2016.5.09.0088, 2ª Turma, Relator Ministro Jose Roberto Freire Pimenta, DEJT 25/06/2021).<sup>196</sup>

---

<sup>194</sup> Agravo de Instrumento – na esfera trabalhista tem a função de destrancar um recurso que não subiu para ser analisado por órgão superior.

<sup>195</sup> Recurso de Revista – o art. 896 da CLT diz que: “Cabe Recurso de Revista para Turma do Tribunal Superior do Trabalho das decisões proferidas em grau de recurso ordinário, em dissídio individual, pelos Tribunais Regionais do Trabalho”.

<sup>196</sup> TST. (2021). *Acórdão 2ª Turma*.

A Terceira Turma, em 18.06.2021, julgou o Recurso de Revista interposto pelo empregado após o Tribunal Regional da 12ª Região julgar que a lei aplicável ao contrato do trabalho do reclamante era a legislação da bandeira do navio de cruzeiro marítimo. O labor se deu por brasileiro em águas internacionais e nacionais para empresa com agência no Brasil.

A Turma preferiu decisão, reformando a decisão.

(...)

TRABALHO EM CRUZEIROS MARÍTIMOS QUE NAVEGAM EM ÁGUAS SUPRANACIONAIS. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. CONFLITO ENTRE A LEGISLAÇÃO NACIONAL E OS TRATADOS INTERNACIONAIS. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ANTERIOR À RATIFICAÇÃO DA CONVENÇÃO 186 DA OIT (MARÍTIMOS). Cinge-se a controvérsia a se definir qual a legislação aplicável ao trabalhador brasileiro pré-contratado no Brasil para laborar em embarcação estrangeira, com prestação de serviço no exterior. O egrégio Tribunal Regional do Trabalho concluiu pela aplicação da regra geral de Direito Internacional no tocante ao trabalho do marítimo, ao fundamento de que a prestação de serviços se deu preponderantemente em alto-mar, mais precisamente em águas internacionais. Embora tenha havido recentemente a ratificação da Convenção 186 da OIT – referente ao trabalho marítimo –, por meio do Decreto Legislativo 65 de 17/12/2019 e a sanção pelo Presidente da República pelo Decreto nº 10.671, em 9 de abril de 2021 (DOU 12/4/2021), no caso, ao tempo da prestação dos serviços ela não vigorava, devendo ser analisada a lide à luz da legislação e dos Tratados Internacionais vigentes, não sendo de simples solução. As razões deste relator para aplicação da legislação estrangeira, em detrimento da nacional, se assentam em diversos aspectos como bem manifestado em processo julgado por esta e. Turma, em que este relator ficou vencido (ARR-2004-02.2015.5.09.0004). Resumidamente, são as seguintes: – a decisão do Supremo Tribunal Federal no tema 210 da Tabela de Repercussão Geral (RE – 636.331, relator Min. Gilmar Mendes, Pleno, DEJT 13/11/2017), interpretando antinomias de normas e tratados internacionais em face da legislação ordinária interna (Código de Defesa do Consumidor), para o caso de transporte internacional, decidiu, com apoio no art. 178 da Constituição Federal, que as convenções internacionais específicas sobre a matéria têm caráter de norma supralegal de sobredireito, conferindo-lhes predominância hierárquica; – o princípio da igualdade no aspecto de que as normas jurídicas não devem, de regra, conhecer distinções em relação aos



destinatários. Dessa forma, não seria crível conceber que a dois trabalhadores laborando em idêntica situação sobressaiam direitos distintos. A hipótese fere a lógica do razoável e acima de tudo viola o direito universal da igualdade que consiste em tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais; – o fato de que, no direito internacional, considera-se que o navio é um bem móvel *sui generis*, na medida em que a ele se aplicam alguns institutos próprios aos bens imóveis e as formalidades de registro e aquisição, assim, uma vez registrado, passa a fazer parte do território da nação da Bandeira do navio, justificando-se, ainda mais, a aplicação da legislação da Bandeira; – o direito internacional do trabalho contempla o princípio da autonomia da vontade. Logo, ratificada pelo Brasil a convenção internacional que determina a incidência da legislação do "Pavilhão", a sua desconsideração afronta os princípios que regem o direito internacional; – o princípio do centro da gravidade do contrato de trabalho (*most significant relationship*) é um critério subsidiário, visto que, em face de o Brasil ter ratificado a convenção que determina a aplicação da legislação da bandeira do pavilhão, não há como se afastar a conclusão da incidência da legislação estrangeira. Porém, por disciplina judiciária, este relator ressalva o seu entendimento pessoal e acompanha o entendimento desta e. 3ª Turma, que se apoia na jurisprudência majoritária desta Corte, no sentido de aplicar a legislação nacional ao trabalhador brasileiro, ainda que a prestação de serviços ocorra em navios cuja navegação abarque águas brasileiras e estrangeiras, com preponderância em águas internacionais. Precedentes. Recurso de revista conhecido por divergência jurisprudencial e provido. (RR-460-55.2018.5.12.0047, 3ª Turma, Relator Ministro Alexandre de Souza Agra Belmonte, DEJT 18/06/2021).<sup>197</sup>

A Quarta Turma também julgou matéria similar aos demais casos. Em 01.02.2019, o recurso foi interposto pelos empregadores para reformar a decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 13ª Região, que deferiu os pedidos do trabalhador que laborou em navio cruzeiro de bandeira internacional em graus nacionais e internacionais. O contrato foi feito por intermédio de uma empresa brasileira, mas foi assinado a bordo do navio.

---

<sup>197</sup> TST. (2021). *Acórdão 3ª Turma*.

A Turma entendeu, e essa é a jurisprudência firmada neste órgão, que deve ser aplicada a Lei do pavilhão. O relator citou Krotoschin na descrição do voto nos seguintes termos:

Questão interessante é a da aplicação do direito mais favorável ao trabalhador, em caso de conflito de leis. Concordamos com a opinião de Krotoschin, quando sustenta que a primazia do direito mais favorável deve limitar-se ao mesmo ordenamento jurídico, não sendo admissível sua extensão ao terreno internacional, porque, nessa hipótese, ver-se-ia o juiz, muitas vezes, ante a dificuldade, praticamente insuperável, de determinar qual dos ordenamentos, considerados em conjunto, o ‘mais favorável’, já que não seria possível submeter uma só relação jurídica a direitos distintos.<sup>198</sup>

O julgado deu a seguinte ementa:

TRABALHO EM NAVIO DE CRUZEIRO SOB BANDEIRA ESTRANGEIRA. PRÉ-CONTRATAÇÃO NO BRASIL. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS NA COSTA BRASILEIRA E EM ÁGUAS DE OUTROS PAÍSES. GENTE DO MAR. CONFLITO DE LEIS NO ESPAÇO. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. LEI DO PAVILHÃO (CÓDIGO DE BUSTAMANTE). I) A indústria do transporte marítimo internacional, inclusive de cruzeiros turísticos, tem caráter global, seja quanto à nacionalidade dos navios (pavilhão), seja quanto à diversidade de nacionalidades da tripulação, impondo-se que a gente do mar tenha proteção especial e uniforme numa mesma embarcação. A concepção de aplicação da legislação brasileira aos tripulantes brasileiros contratados por navios estrangeiros não se sustenta diante da realidade da atividade econômica desenvolvida pelas empresas estrangeiras de cruzeiros marítimos, pois, se assim fosse, em cada navio haveria tantas legislações de regência quanto o número de nacionalidades dos tripulantes. Num mesmo navio de cruzeiro marítimo, todos os tripulantes devem ter o mesmo tratamento contratual, seja no padrão salarial, seja no conjunto de direitos. Reconhecer ao tripulante brasileiro – contratado para receber em dólar – direitos não previstos no contrato firmado, conduziria à quebra da isonomia e subversão da ordem e da autoridade marítima, uma vez que os próprios oficiais poderiam questionar suas obrigações à luz da legislação

---

<sup>198</sup> TST. (2019). *Acórdão 4ª Turma*.

de sua nacionalidade, em desrespeito à lei do pavilhão. Daí porque ser imperativo a aplicação, para todos os tripulantes, da lei do pavilhão, como expressamente prescreve o art. 281 da Convenção de Direito Internacional Privado (Código de Bustamante, ratificado pelo Brasil e promulgado pelo Decreto 18.791/1929): “As obrigações dos oficiais e gente do mar e a ordem interna do navio subordinam-se à lei do pavilhão”. II) As tratativas preliminares para a contratação de trabalhador, iniciadas em território brasileiro por empresa de agenciamento e arregimentação de trabalhadores para prestar serviço a bordo de embarcação estrangeira com trânsito pela costa brasileira e em águas internacionais, não permitem concluir que a contratação se deu em solo brasileiro, pois a efetivação do contrato somente ocorre com a convergência de vontades das partes envolvidas. Agência de recrutamento atua na aproximação das partes contratantes, sem que se torne parte nas relações de trabalho daí decorrentes (Convenção 181 da Organização Internacional do Trabalho – OIT, Art. 1º, 1, a. III) Inaplicável a Lei nº 7.064/82, cujo pressuposto é a contratação de trabalhadores no Brasil ou transferidos por seus empregadores para prestar serviço no exterior, hipótese não revelada pelas premissas fáticas constantes no Acórdão Regional, de forma que a legislação brasileira não pode ser invocada sob o fundamento de ser mais benéfica ao trabalhador brasileiro que atua no exterior. O art. 3º da referida Lei se aplica na situação de empregado transferido para o exterior, hipótese que não se ajusta ao caso dos autos. A própria Lei nº 7.064/82 prevê a inaplicabilidade da legislação brasileira para o empregado contratado por empresa estrangeira (artigos 12 e seguintes). IV) Assim, a legislação brasileira não é aplicável ao trabalhador brasileiro contratado para trabalhar em navio de cruzeiro, (1) por tratar-se de trabalho marítimo, com prestação de serviços em embarcação com registro em outro país; (2) porque não se cuida de empregado contratado no Brasil e transferido para trabalhar no exterior. O fato de a seleção e atos preparatórios terem ocorrido no Brasil não significa, por si só, que o local da contratação ocorreu em solo brasileiro; (3) o princípio da norma mais favorável tem aplicação quando há antinomia normativa pelo concurso de mais de uma norma jurídica validamente aplicável a mesma situação fática, o que não é a hipótese do caso concreto, pois não há concorrência entre regras a serem aplicáveis, mas sim conflito de sistemas. V) Ademais, independentemente do local da contratação ou do país no qual se executam os serviços, é inafastável a regra geral de que a ativação envolvendo tripulante de embarcação é regida pela lei do pavilhão ou da bandeira, e não pela legislação brasileira (Código de Bustamante, ratificado pelo Brasil e promulgado pelo Decreto 18.791/1929). VI) Demonstrado que a prestação de trabalho ocorreu em embarcação estrangeira, independentemente

de ter navegado em todo ou em parte em águas brasileiras, não há falar em aplicação da lei brasileira. Assim, não há incidência do princípio do centro de gravidade (*most significant relationship*), o que levaria a situações limítrofes da prevalência do tempo de navegação em águas nacionais, internacionais ou estrangeiras, com risco de tratamento diferenciado da tripulação, em flagrante violação das normas de direito internacional privado e do art. 178 da Constituição Federal. VII) O Supremo Tribunal Federal firmou tese em repercussão geral (Tema 210) no sentido de prevalência, com arrimo no art. 178 da Constituição Federal, de tratados internacionais sobre a legislação brasileira, especificamente no caso de indenização por danos materiais por extravio de bagagens em voos internacionais, caso em que devem ser aplicadas as convenções de Varsóvia e Montreal em detrimento do Código de Defesa do Consumidor. A tese firmada restou assim editada: “Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor.” A *ratio* desta tese de repercussão geral deve ser aplicada ao presente caso, pois diz respeito a conflito de legislação nacional com aquelas previstas em acordos internacionais, essencialmente a discussão ora travada. VIII) Recurso de revista provido para afastar a condenação com base na legislação trabalhista nacional e, conseqüentemente, julgar improcedentes os pedidos formulados na reclamação trabalhista. (RR-1829-57.2016.5.13.0005, 4ª Turma, Relator Ministro Alexandre Luiz Ramos, DEJT 01/02/2019).<sup>199</sup>

A Quinta Turma, em 30.04.2021, julgou o Agravo de Instrumento em Recurso de Revista interposto pelos empregadores que pediram a reforma da decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, que entendeu ser competência e jurisdição brasileira para julgar contrato de trabalho assinado no Brasil com labor em navio de cruzeiro marítimo em águas nacionais e internacionais.

Na Turma é pacificado o entendimento de aplicação da norma mais favorável ao trabalhador.

---

<sup>199</sup> TST. (2019). *Acórdão 4ª Turma*.

AGRAVO DAS RECLAMADAS. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.467/2017. INCOMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO. NAVIO DE CRUZEIRO SOB BANDEIRA ESTRANGEIRA. PRÉ-CONTRATAÇÃO NO BRASIL. SERVIÇO PRESTADO EM ÁGUAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. Sobre o tema, a 5ª Turma do TST, ressalvado o entendimento do relator, adotou o entendimento de que a Justiça brasileira é competente para julgar os conflitos trabalhistas nos casos em que as obrigações relacionadas ao contrato de trabalho são constituídas no Brasil, ainda que a prestação de serviços ocorra em navios cuja navegação abarque águas brasileiras e estrangeiras, pois o conteúdo obrigacional do pacto jurídico celebrado apenas poderia ser fixado a partir da legislação nacional, mais benéfica em relação à Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, por expressa imposição dos arts. 5º, § 2º, da Constituição, 9º da LINDB e 3º, II, da Lei 7.064/82 e 19, item 8, da Constituição da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Precedentes de Turmas do TST. Nesse contexto, não tendo sido apresentados argumentos suficientes à reforma da r. decisão impugnada, deve ser desprovido o agravo. Agravo não provido com aplicação de multa. (Ag-AIRR-930-12.2017.5.09.0013, 5ª Turma, Relator Ministro Breno Medeiros, DEJT 30/04/2021).<sup>200</sup>

A Sexta Turma do TST também já discutiu a matéria, em 30.04.2021, julgou o Processo Ag-AIRR-1000280-24.2017.5.02.0374 de recurso de Agravo de Instrumento interposto pelos empregadores, empresa de navio de cruzeiro marítimo. Dentre outros pedidos, os recorrentes insurgiram pedindo a reforma da decisão, do Egrégio Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região, que reputou competente e com jurisdição brasileira o contrato de trabalho de trabalhador com nacionalidade brasileira, pré-contratação em território brasileiro, assinatura do contrato a bordo do navio cruzeiro e parte de serviço em águas territoriais brasileiras.

A Turma reconheceu a competência e jurisdição brasileira para julgar e processar o feito.

---

<sup>200</sup> TST. (2021). *Acórdão 5ª Turma*.

COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO. EMPREGADO CONTRATADO NO BRASIL. LABOR EM NAVIO DE CRUZEIRO INTERNACIONAL. TRABALHO EM ÁGUAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL 1 – As reclamadas insurgem-se apenas em relação ao que foi decidido quanto ao tema “COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO. EMPREGADO CONTRATADO NO BRASIL. LABOR EM NAVIO DE CRUZEIRO INTERNACIONAL. TRABALHO EM ÁGUAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL”, o que configura a aceitação tácita da decisão monocrática, quanto aos demais assuntos examinados. 2 – Na decisão monocrática foi reconhecida a transcendência da causa quanto à matéria objeto do recurso de revista, e negado provimento ao agravo de instrumento. 3 – Os argumentos da parte não conseguem desconstituir os fundamentos da decisão monocrática. 4 – No caso, o TRT reputou competente a Justiça do Trabalho brasileira para processar e julgar o presente feito, ao fundamento de que, desde o cancelamento da Súmula 207 do TST, passou a incidir, na hipótese, o disposto na Lei nº 7.064/82. 5 – Registrou ainda que o recrutamento, a contratação e o treinamento se deram no Brasil e parte da prestação de serviços ocorreu em águas territoriais brasileiras. 6 – Do quadro fático delineado pelo TRT, verificou-se que: a) a reclamante é de nacionalidade brasileira; b) a sua pré-contratação ocorreu em território nacional; c) “É incontroverso que a assinatura do segundo contrato de trabalho ocorreu, em 28/11/2014, a bordo do navio de cruzeiro MSC Lirica no porto de Santos, no qual a demandante embarcou para trabalhar como assistente de garçom”. e; d) parte da prestação de serviços ocorreu em águas territoriais brasileiras. 7 – O TRT destacou que “embora tal embarcação ostente bandeira do Panamá, o contrato foi assinado em águas brasileiras. Tanto assim o é que, no instrumento respectivo, “São Paulo” é indicado no campo ‘Local’”. 8 – E que “no período pré-contratual, a primeira demandada (MSC Cuises S/A, atual denominação de MSC Crociere S/A) praticou atos que inequivocamente revelam a formalização da admissão em momento anterior à assinatura”. 9 – E que “É certo que a primeira demandada não tem domicílio no Brasil e que a segunda demandada (MSC Cruzeiros do Brasil Ltda.), domiciliada no Brasil, é pessoa jurídica distinta. Entretanto, elas expressamente reconhecem que pertencem ao mesmo grupo econômico”. 10 – Nesse contexto, o TRT reputou competente a Justiça do Trabalho brasileira para processar e julgar o presente feito, ao fundamento de que, desde o cancelamento da Súmula 207 do TST, passou a incidir, na hipótese, o disposto na Lei nº 7.064/82. 11 – Registrou ainda que “Não beneficia as demandadas a argumentação sobre a

exigência, nos termos da Convenção Internacional do Trabalho Marítimo, de prévia exibição de certificado médico e de capacitação do candidato a tripulante. É que, como já assentado nesta decisão, não foram apenas esses os atos praticados antes da assinatura do contrato a bordo do navio. O embarque da demandante foi precedido da proposta e do aceite do contrato (fl. 396). Assim, mesmo considerada a especificidade dos serviços prestados pela demandante, as legislações internacionais invocadas pelas demandadas não se afiguram mais favoráveis, de sorte que não devem reger o contrato de trabalho em questão”. 12 – Com efeito, deve ser mantida a decisão monocrática, pois, consoante nela bem assinalado, a jurisprudência desta Corte Superior, quanto à hipótese de trabalhador brasileiro contratado para desenvolver suas atividades em navios estrangeiros em percursos em águas nacionais e internacionais, é de que, nos termos do art. 3º, II, da Lei nº 7.064/82, aos trabalhadores nacionais contratados no País ou transferidos do País para trabalhar no exterior, aplica-se a legislação brasileira de proteção ao trabalho naquilo que não for incompatível com o diploma normativo especial, quando for mais favorável do que a legislação territorial estrangeira – sendo competente a Justiça do Trabalho para processar e julgar o feito. Julgados. 13 – Agravo a que se nega provimento. (Ag-AIRR-1000280-24.2017.5.02.0374, 6ª Turma, Relatora Ministra Katia Magalhaes Arruda, DEJT 30/04/2021)<sup>201</sup>.

Em 07.02.2020, A Sétima Turma julgou o Agravo de Instrumento em Recurso de Revista de recurso interposto pela reclamada para reformar a decisão do Tribunal Regional do Trabalho da 3ª Região, que reconheceu a competência e jurisdição brasileira para processar e julgar feitos de contrato de trabalho de empregado brasileiro, pré-contratado e treinado no Brasil, por agência situada no país, para trabalho em navio cruzeiro marítimo.

A Turma reconheceu a competência e jurisdição brasileira para apreciação do feito.

AGRAVO EM AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA – INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 40 DO TST – CONFLITO DE LEIS NO ESPAÇO – LEI DE REGÊNCIA – EMPREGADO CONTRATADO NO BRASIL

---

<sup>201</sup> TST. (2021). *Acórdão 6ª Turma*.

PARA PRESTAR SERVIÇOS EMBARCADO EM NAVIO INTERNACIONAL.

1. Esta Corte, a partir da interpretação das Leis nºs 7.064/1982 e 11.962/2009, evoluiu o entendimento e cancelou a Súmula nº 207 do TST. 2. O art. 3º, *caput* e II, da referida Lei nº 7.064/1982 determina a aplicação da legislação brasileira aos empregados contratados no Brasil para prestar serviços no exterior. 3. Na presente situação, o Tribunal Regional, com base no conjunto fático-probatório existente nos autos, deixou claro que a autora foi contratada no Brasil, tendo celebrado pré-contrato com uma das agências locais de recrutamento (Rosa dos Ventos) e contrato efetivo com a primeira reclamada (MSC Crociere S.A.) dentro do Brasil. 4. Considerando esse cenário fático (contratação da reclamante dentro do território nacional), a relação de trabalho mantida entre as partes deve ser regida pela legislação brasileira, mais favorável ao empregado. Agravo desprovido. (Ag-AIRR-130382-63.2014.5.13.0015, 7ª Turma, Relator Ministro Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, DEJT 07/02/2020).<sup>202</sup>

Por fim, passamos a analisar a decisão da Oitava Turma que julgou o Recurso de Revista interposto pelos empregadores, em face da decisão do Egrégio Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, em que o contrato de trabalho para labor em navio de cruzeiro marítimo, de bandeira estrangeira, em águas nacionais e internacionais, cujo pré-contrato e contrato foram firmados em território brasileiro. A Turma reconheceu que deve ser aplicada a Lei do Pavilhão. Essa decisão vai de encontro com as decisões anteriores da Turma, que entendia aplicável a legislação nacional. Uma das razões da mudança é a MLC, mesmo que na ocasião dos votos, 24.02.2021, ainda não havia sido promulgada convenção no Brasil.

TRABALHO EM NAVIO DE CRUZEIRO DE BANDEIRA ESTRANGEIRA. LABOR EM ÁGUAS INTERNACIONAIS E NACIONAIS. CONFLITO DE LEIS NO ESPAÇO. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Caso em que a controvérsia reside em definir qual a legislação aplicável ao caso em exame: legislação do país no qual está matriculado o navio (Lei do pavilhão ou da bandeira) ou aplicação da legislação brasileira, nos termos da Lei nº 7.064/82. As regras fundamentais para a

---

<sup>202</sup> TST. (2020). *Acórdão 7ª Turma*.



solução das antinomias são três: a) o critério cronológico, b) o critério hierárquico e c) o critério da especialidade. No que concerne ao critério hierárquico, é importante destacar o que o art. 178, *caput*, da Constituição Federal dispõe: “A lei disporá sobre a ordenação dos transportes aéreo, aquático e terrestre, devendo, quanto à ordenação do transporte internacional, observar os acordos firmados pela União, atendido o princípio da reciprocidade”. Examinando o referido dispositivo, há substancial doutrina que sustenta que as normas internacionais relativas à ordenação do transporte internacional têm hierarquia de norma supralegal, constituindo uma exceção ao critério de equiparação dos tratados internacionais (que não tratam de direitos humanos) à lei ordinária. Ademais, em 5.5.2017, o STF examinou controvérsia envolvendo o disposto no art. 178 da Constituição Federal, assentando a seguinte tese de repercussão geral – tema 210: “Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor”. Verifica-se, portanto, que a decisão do STF conduz à conclusão de que as normas internacionais que ordenam o transporte internacional devem prevalecer sobre a legislação interna, em razão do disposto no art. 178 da Constituição Federal. Além disso, pelo critério da especialidade, as normas internacionais, ora em exame, também devem prevalecer sobre a Lei nº 7.064/83, pois tratam, especificamente, sobre a legislação aplicável, dentre outras coisas, às condições de trabalho, tripulação e questões sociais em navios que navegam em águas nacionais, internacionais e em alto mar. A Convenção 186 da OIT – Convenção sobre Trabalho Marítimo –, buscou incorporar em um único documento especialmente as normas existentes sobre trabalho marítimo. A matéria é de extrema importância, pois, no que importa ao caso em apreciação, a convenção elegeu a lei do pavilhão. Ou seja, os deveres e obrigações são regidos pela legislação do país cuja bandeira haja o navio arvorado. Apesar de a Convenção 186 da OIT não poder ser exigida, ainda, no âmbito interno, pois não finalizado o trâmite de incorporação ao ordenamento jurídico nacional, a referida norma internacional é plenamente aplicável aos navios que ostentem bandeira dos países signatários da referida norma da OIT, como no caso da República de Malta, bandeira do navio ora em apreciação. Não obstante isso, há outras duas convenções internacionais que elegeram a legislação do país no qual está matriculado o navio (Lei do pavilhão ou da bandeira): a) Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, celebrada em Montego Bay, na Jamaica, em 10 de dezembro de 1982, promulgada pelo Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995 – arts. 91, item 1, 94, itens

1 e 2, “b”); b) Convenção de Direito Internacional Privado (Código de Bustamante), celebrada em Havana, em 13 de fevereiro de 1928, promulgada pelo Decreto nº 18.871 de 13 de agosto de 1929 – arts. 198, 279 e 281. Assim, seja pelo critério hierárquico e/ou da especialidade, deve ser afastada a aplicação da legislação brasileira no caso de trabalhador contratado para laborar em navio de cruzeiro que navega em águas nacionais, internacionais e em alto mar, tendo em vista a incidência da lei do pavilhão ou da bandeira prevista nas convenções internacionais firmadas pelo Brasil, evitando-se, assim, a disparidade de tratamento entre trabalhadores que exercem a mesma função, e, ao mesmo tempo, privilegiando a segurança jurídica dessas relações. Recurso de revista conhecido e provido. II – RECURSO DE REVISTA ADESIVO INTERPOSTO PELO RECLAMANTE. Prejudicado o exame do recurso de revista adesivo interposto pelo reclamante, tendo em vista o resultado do julgamento do recurso independente interposto pelas reclamadas. (RR-11165-11.2016.5.09.0001, 8ª Turma, Redator Ministro Márcio Eurico Vitral Amaro, DEJT 26/02/2021).<sup>203</sup>

A jurisprudência majoritária do Tribunal Superior do Trabalho brasileiro é conhecer a competência e jurisdição brasileira em labor realizado a bordo de navios de bandeira estrangeira, que naveguem em águas nacionais e internacionais, cujo contrato, ou pré-contrato, sejam realizados em território brasileiro com empresas com sede ou filial no Brasil.

Das oito Turmas, que compõem o Colendo Tribunal, somente a Quarta Turma reconhecia a Lei do Pavilhão para julgar feitos dessa natureza. Porém a Oitava Turma modificou os dois últimos julgados, reconhecendo a não aplicabilidade da norma mais favorável ao trabalhador.

---

<sup>203</sup> TST. (2021). *Acórdão 8ª Turma*.

## 9. Conclusão

Os princípios são fundamentais para existência e aplicação do direito. O Princípio da Proteção é específico do Direito do Trabalho e é basilar na elaboração, interpretação e aplicação das normas jurídicas do trabalho. Visa o equilíbrio na relação jurídica entre trabalhador e empregador, uma vez que o empregado é a parte hipossuficiente. Ele é um retificador do desequilíbrio entre empregado e empregador. E se divide em três regras: *in dubio pro operario*; regra da norma mais favorável; e regra da condição mais benéfica. Essas regras são tão relevantes que relativizam a hierarquia das normas, podendo deixar de aplicar regras constitucionais em face de regras não constitucionais, se mais benéficas ao empregado.

No entanto na Reforma Trabalhista, de 2017, houve uma redução no alcance do princípio protetor, com a validade do negociado sobre o legislado, e a livre negociação do empregador com empregado de nível superior e salário igual ou superior ao dobro do teto do benefício do RGPS.

Ocorre que se tratando de trabalho marítimo surge um problema para a aplicação do princípio protetor ao empregado. A atividade marítima é global, assim o trabalhador de certa nacionalidade pode ser contratado por armador de qualquer país para laborar em navio de bandeira registrado em qualquer Estado, que poderá navegar por diversos territórios marítimos. Essa complexidade levou o presente trabalho a discutir várias temáticas como competência e jurisdição. Pois vejamos, que desde o Código de Bustamante, 1929, está positivada a Lei do Pavilhão, e houve uma ratificação na MLC em 2006. Assim, se reconhecida a Lei do pavilhão, não há de se falar em princípio protetor, pois a legislação aplicável é a do país bandeira. Para aplicação da Lei brasileira, e do princípio protetor, é preciso afastar a Lei do Pavilhão, que só é possível em dois casos: 1 – quando o navio opera com bandeira de conveniência – que não há identidade de nacionalidade da bandeira e do armador, que ocorre por busca

de incentivos fiscais e redução de custo de mão-de-obra; 2 – quando ao aplicar o Princípio do Centro da Gravidade se verifica que houve maior tempo de labor em águas nacionais, ou o contrato se faz em território brasileiro e há reconhecimento de transferência do trabalhador para o estrangeiro.

O fato de o ordenamento jurídico brasileiro ter como espinha dorsal, do Direito do Trabalho, o Princípio da Proteção, mesmo com a ratificação de normas internacionais, que atribuam como válidas as normas do navio bandeira, se houver qualquer vínculo com a legislação brasileira, esta deve ser aplicada, dada a natureza do princípio protetor.

Ocorre, que na prática não há uniformização no Tribunal Superior do Trabalho, sobre qual lei deve prevalecer a Lei do Pavilhão do navio, ou a legislação trabalhista brasileira, nos casos de contrato de trabalho de marítimo para labor em navios de bandeira estrangeira. Constatou-se que das oito turmas, que compõe o TST, duas estão convencidas da aplicação da Lei do Pavilhão. O restante pacificou que é aplicada a legislação brasileira, se o contrato de trabalho do marítimo ocorrer em território brasileiro.

Quando há um conflito de lei no espaço, cabe ao poder judiciário saná-lo. E quando há decisões opostas, dentro do Tribunal Superior, gera insegurança jurídica. Isso reflete nos aportes de investimento financeiros no país, uma vez que o investidor não sabe qual lei deve adotar em seus contratos de trabalho. Mas ainda é pior para o empregado, parte hipossuficiente da relação, que não sabe quais são de fato seus direitos trabalhistas. Há uma carência de resolução da divergência da decisão e precisa ser homogeneizada pelo Egrégio Tribunal. Insegurança Jurídica não promove pacificação social, uma das funções da jurisdição.

Em virtude das decisões das turmas do Egrégio Tribunal Superior do Trabalho não reconhecerem o princípio protetor a todo marítimo, entende-se que não é plena a aplicação do princípio da proteção ao trabalhador marítimo.

## REFERÊNCIAS

Almeida, A. P. de, (2019). *Curso prático de processo do trabalho*. (25ª ed.) Saraiva.

Autoridade de Segurança Alimentar e Económica. (2015). *Agência Nacional de Vigilância Sanitária*. <https://www.asae.gov.pt/cooperacao-nacional-e-internacional/cooperacao-internacional-/relacoes-bilaterais/cooperacao-institucional--pais-e-territorios-de-lingua-oficial-portuguesa/anvisa-agencia-nacional-de-vigilancia-sanitaria.aspx>

Bramante, I. C. (2019). *Contrato de trabalho marítimo nas convenções da Organização Internacional do Trabalho*. Revista eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da 9ª Região, 8(81), 232–254. <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/162916>

Cairola, E. & Chiarabini, A. (2000). *Normas Internacionais do Trabalho: Guia de Formação Sindical*. (1ª ed.). Organização Internacional do Trabalho.

Calixto, F. (2017). *Os direitos humanos dos marítimos: o contributo da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006* [Master's thesis, Faculdade de Direito Universidade de Lisboa]. Repositório da Universidade de Lisboa. <http://hdl.handle.net/10451/31962>

Câmara dos Deputados. (2017). *Câmara aprova projeto da reforma trabalhista*. <https://www.camara.leg.br/noticias/512664-camara-aprova-projeto-da-reforma-trabalhista/>

Campos, J. R. (2007). *As convenções da organização internacional do trabalho e o direito brasileiro*. Revista IMES, 8(13), 49–61. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/R22299.pdf>

Capraro, M. C. Z. (2014). *Introdução ao Direito do Trabalho portuário, marítimo e do petróleo*. (1ª ed.). Insight.

Carvalho, A. B. (2018a). *O PIB do mar e a Amazônia Azul: PIB do Mar ganha espaço na economia brasileira*. Informativo da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar, 30(3), 10–11. <https://www.marinha.mil.br/secirm/infocirm>

Carvalho, A. B. (2018b). *Economia do Mar: Conceito, Valor e importância para o Brasil*. [Doctoral dissertation, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PPGE/PUCRS]. Sistemas de Publicações Eletrônica de Teses e Dissertações. <http://tede2.pucrs.br/tede2/handle/tede/7915>

Cassar, V. B. & Borges, L. D. (2017). *Comentários à Reforma Trabalhista*. (1ª ed.). Método.

Castilho, I. (2007). *Dicionário de Filosofia*. (1ª ed.). p. 803. Livraria Martins Fontes Editora LTDA.

Castro Jr., O. A. de, & Stelzer, J. S. (2006). *Direito Marítimo: Proposta de Conteúdo Programático*. in Publica Direito. [http://www.publicadireito.com.br/conpedi/manaus/arquivos/anais/manaus/direito\\_e\\_neg\\_intern\\_osvaldo\\_de\\_castro\\_jr\\_e\\_joana\\_stelzer.pdf](http://www.publicadireito.com.br/conpedi/manaus/arquivos/anais/manaus/direito_e_neg_intern_osvaldo_de_castro_jr_e_joana_stelzer.pdf)

Comunicação Social da Marinha do Brasil. (2021). *Economia Azul*. <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/sobre>

Comissão Interamericana de Direitos Humanos. *Declaração Americana dos Direitos e Deveres do Homem*. (1948). [Conference session]. IX Conferência Internacional Americana 1948, Bogotá, Colômbia. <http://www.dhnet.org.br/direitos/sip/oea/oe-adcl.htm>

Constituição da Organização Internacional do Trabalho. (1919). – *ILO Constitution*. [http://www.ilo.ch/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62\\_LIST\\_EN-TRIE\\_ID:2453907:NO](http://www.ilo.ch/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_EN-TRIE_ID:2453907:NO)

Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Senado Federal. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)

Costa, A. (2010). *A UNCLOS, O Mar Livre e as Bandeiras de Conveniência*. Transporte Marítimo Global. <https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2014/02/a-unclos-o-mar-livre-e-as-bandeiras-de-conveniencia.pdf>

Declaração da Filadélfia. (1944). *Declaração relativa aos fins e objectivos da Organização Internacional do Trabalho*. Direção Geral do Emprego e das Relações de Trabalho. <https://www.dgert.gov.pt/declaracao-de-filadelfia>

Decreto-Lei nº 190 de 24 de fevereiro de 1967. (1967). *Dispõe sobre o despacho de embarcações e dá outras providências*. Presidência da República. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/Del0190.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del0190.htm)

Decreto-Lei nº 691 de 18 de julho de 1969. (1969). *Dispõe sobre a não aplicação, aos contratos de técnicos estrangeiros, com estipulação de pagamento de salários em moeda estrangeira, de diversas disposições da legislação trabalhista, e dá outras providências*. Presidência da República. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/1965-1988/del0691.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del0691.htm)

Decreto-Lei nº 5.452 de 1º de maio de 1943. (1943). *Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho*. Presidência da República. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del5452.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm)

Decreto Legislativo nº 65 de 8 de outubro de 2019. (2019). Câmara dos Deputados do Brasil. *Aprova o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006, conforme as Emendas à Convenção sobre Trabalho Marítimo aprovadas durante a 103ª Conferência Internacional do Trabalho, em Genebra, em 11 de junho de 2014*. Diário do Senado Federal. <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2019/decretolegislativo-65-18-dezembro-2019-789608-exposicaodemotivos-159720-pl.html>

Decreto nº 2.596 de 18 de maio de 1998. (1998). *Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional*. Presidência da República. [http://www.planalto.gov.br/CCivil\\_03/decreto/D2596.htm](http://www.planalto.gov.br/CCivil_03/decreto/D2596.htm)

Decreto nº 4.406 de 3 de outubro de 2002. (2002). *Estabelece diretrizes para a fiscalização em embarcações comerciais de turismo, seus passageiros e tripulantes*. Presidência da República. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/2002/D4406.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/D4406.htm)



Decreto nº 4.657 de 4 de setembro de 1942. (1942). *Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro*. Presidência da República [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto-lei/del4657.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del4657.htm)

Decreto nº 10.671 de 9 de abril de 2021. (2021). *Promulga o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006, firmado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006*. Diário Oficial da União <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/decreto-n-10.671-de-9-de-abril-de-2021-313219169>

Decreto nº 18.871 de 13 de agosto de 1929. (1929). *Promulga a Convenção de direito internacional privado, de Havana*. Diário Oficial da União. <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18871-13-agosto-1929-549000-norma-pe.html>

Decreto nº 64.3851 de 22 de abril de 1969. (1969). *Regulamento o Decreto-lei nº 190, de 24 de fevereiro de 1967, que dispõe sobre o despacho de embarcações e dá outras providências*. Presidência da República. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/1950-1969/D64385.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1950-1969/D64385.htm)

Delgado, M. G. (2009). *Curso de direito do trabalho*. (13ª ed.) LTr Editora.

Delgado, M. G. (2017). *Curso de Direito do Trabalho*. (16ª ed.) LTr Editora.

Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos. (2006) *Convenção sobre o Trabalho Marítimo MLC 2006*. <https://www.dgrm.mm.gov.pt/ctm>

Diário da República Eletrônico nº 7/2015. (2015) . *Resolução da Assembleia da República nº 4/2015*. <https://data.dre.pt/web/guest/pesquisa/-/search/66145312/details/maximized>

Feliciano, G. G. (2013). *Curso Crítico de Direito do Trabalho*. Saraiva.

Garcia, G.F.B. (2017). *Curso de Direito Processual do Trabalho*. (6ª ed.). Forense

Gil, A. C. (1999). *Métodos e técnicas de pesquisa social*. (6ª ed.). Atlas.

International Labour Organization. (S.D) *C186 – Convenção sobre Trabalho Marítimo*. [https://www.ilo.org/brasilia/convencoes/WCMS\\_242714/lang--pt/index.htm](https://www.ilo.org/brasilia/convencoes/WCMS_242714/lang--pt/index.htm)

International Labour Organization (2018). *Maritime Labour Convention, 2006, as amended*. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_763684.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_763684.pdf)

International Labour Organization. *Ratifications for Brasil*. [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEX-PUB:11200:0::NO::P11200\\_COUNTRY\\_ID:102571](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEX-PUB:11200:0::NO::P11200_COUNTRY_ID:102571)

Jorge Neto, F. F., & Cavalcante, J. de Q. P., (2019). *Direito do Trabalho*. (9ª ed.). Atlas.

Kauak, F. d. S., Manhães, F. C., & Medeiros, C. H. (2010). *Metodologia da Pesquisa: Um guia prático*. (1ª ed.). Via Litterarum.

Lei nº 1.341 de 30 de janeiro de 1951.. (1951). *Lei orgânica do Ministério Público da União*. Presidência da República. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/11341.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/11341.htm)

Lei nº 7.064 de 6 de dezembro de 1982. (1982). *Dispõe sobre a situação de trabalhadores contratados ou transferidos para prestar serviços no exterior*. Presidência da República. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/17064.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/17064.htm)

Lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997. (1997). *Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências*. Presidência da República. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm)

Lei nº 13.105 de 16 de março de 2015. (2015). *Código de Processo Civil*. Presidência da República. [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/113105.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113105.htm)

Lei Complementar nº 75 de 20 de maio de 1993. (1993). *Dispõe sobre a organização, as atribuições e o estatuto do Ministério Público da União*. Conselho Nacional do Ministério Público. [https://www.cnmp.mp.br/portal/images/stories/Destaques/Publicacoes/Lei\\_Complementar\\_75-93\\_e\\_Lei\\_8625-93.PDF](https://www.cnmp.mp.br/portal/images/stories/Destaques/Publicacoes/Lei_Complementar_75-93_e_Lei_8625-93.PDF)

Leite, C. H. B., (2017). *Ministério Público do Trabalho*. (8ª ed.) Saraiva.

Leite, C. H. B. (2021). *Curso de Direito do Trabalho*. (13ª ed.). Saraiva.

Leite, C. H. B. (2021). *Curso de Direito processual do trabalho*. (19ª ed.). Saraiva. <https://app.saraivadigital.com.br/leitor/ebook:759342>

Manaus, P.P.T. (2015). *Direito do Trabalho*. (16ª ed.). Atlas.

Marinha do Brasil. (S.D.). *Diretoria de Portos e Costa*. <https://www.marinha.mil.br/dpc/>

Marques, F., Abud, C. J. (2013). *Direito do Trabalho*. (8ª ed.). Atlas.

Martines, L. (2016). *Curso de Direito do Trabalho*. (7ª ed.). Saraiva. <https://app.saraivadigital.com.br/leitor/ebook:580087>

Martins, E. M. O. (2008). *Curso de Direito Marítimo*. (3ª ed.). Manole.

Martins, E. M.O. (2010). *Domínio marítimo, soberania e jurisdição*. 1 par.

Mendes, G. F. & Branco, P. G. G., (2017). *Curso de Direito Constitucional*. Cap. 9, (12ª ed.). Saraiva.

Moraes, A. de, (2020). *Direito Constitucional*. (37ª ed.). Método.

Moura, M., (2016). *Curso de Direito do Trabalho*. (2ª ed.). Saraiva. <https://app.saraivadigital.com.br/leitor/ebook:604693>

Ministério Público do Trabalho. (S.D) *Trabalho Portuário e Aquaviário*. <https://mpt.mp.br/pgt/areas-de-atuacao/conatpa>

Nações Unidas Brasil. (S.D). *Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 8: Trabalho decente e crescimento econômico*. <https://brasil.un.org/pt-br/sdgs/8>

Nunes, R., (2018). *Manual de Filosofia do Direito*. (7ª ed.). Saraiva. <https://app.saraivadigital.com.br/leitor/ebook:627689>

Nunes, R. C. S. (2014, agosto 21-23). *A atuação do Ministério Público do Trabalho contra a discriminação do trabalho*. [Paper presentation]. III Seminário Internacional de Direito (SEMIDI), São Paulo, Brasil. <http://www.lo.unisal.br/direito/semidi2014/publicacoes/livro1/Renata%20Cristina%20da%20Silva%20Nunes.pdf>

Organização Internacional do Trabalho (2006). *A OIT: origens, funcionamento e atividade*. [https://www.ilo.org/lisbon/publica%C3%A7%C3%B5es/WCMS\\_711836/lang--pt/index.htm](https://www.ilo.org/lisbon/publica%C3%A7%C3%B5es/WCMS_711836/lang--pt/index.htm)

Organização Internacional do Trabalho. (2016). *A OIT no Brasil*. [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-brasil/---documents/publication/wcms\\_496598.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-brasil/---documents/publication/wcms_496598.pdf)

Organização Internacional do Trabalho (S.D). *Trabalho Decente*. <https://www.ilo.org/brasil/temas/trabalho-decente/lang--pt/index.htm>

Organização Internacional do Trabalho Brasil. (S.D.). *Conheça a OIT*. <https://www.ilo.org/brasil/conheca-a-oit/lang--pt/index.htm>

Organização das Nações Unidas (1982). *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. (1ª ed.).

Organização das Nações Unidas. *Declaração de Universal dos Direitos Humanos* (1948). Assembleia Geral da ONU 1948, Paris, França.  
<https://www.ohchr.org/EN/UDHR/Pages/Language.aspx?LangID=por>

Paim, M. A. (2012). *Plataforma marítima é embarcação*.  
[se.com/douthttp://www.sinterina\\_integra.asp?id=1240](http://www.sinterina_integra.asp?id=1240)

Plataforma Agenda 2030. (S.D.) *Conheça a Agenda 2030: Conheça o plano de ação global para mudar o mundo até 2030*. <http://www.agenda2030.org.br/sobre/>

Pereira, L. (2017). *Manual de Processo do Trabalho*. (4ª ed.). Saraiva.

Pereira, L. (2020). *Manual de Processo do Trabalho*. (7ª ed.). Saraiva.

Prodanov, C. C., & Freitas, E. (2013). *Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas de pesquisa e do trabalho acadêmico*. (2ª ed.). Feevale.

Reale, M. (2002). *Filosofia do Direito*. (19ª ed.). Saraiva.

Resende, R. (2019). *Direito do Trabalho*. (8ª ed.). Método.

Resolução Normativa nº 5 de 1 de dezembro de 2017. (2017). *Disciplina a concessão de autorização de residência para fins de trabalho sem vínculo empregatício no Brasil a marítimo que trabalhe a bordo de embarcação de cruzeiros marítimos pela costa brasileira, que estabelece quantidades mínimas de brasileiros, de acordo com o tempo de operação no Brasil*. Portal de Imigração Laboral. [https://portaldeimigracao.mj.gov.br/images/resolucoes\\_normativas/RESOLU%C3%87%C3%83O\\_NORMATIVA\\_N%C2%BA\\_05.pdf](https://portaldeimigracao.mj.gov.br/images/resolucoes_normativas/RESOLU%C3%87%C3%83O_NORMATIVA_N%C2%BA_05.pdf)

Resolução nº 14 de 30 de julho de 2020. (2020). *Que aprova a criação do Grupo Técnico “PIB do Mar” (GT PIB do MAR), designa os órgãos para comporem o Grupo Técnico do PIB do Mar (GT PIB do Mar), e delega competência ao Secretário da CIRM para nomear os representantes dos membros do GT*. Diário Oficial da União. <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/resolucao-n-14-de-30-de-julho-de-2020-270709928>

Rodrigues Jr. E. B., (2019). *Convenções da OIT e outros Instrumentos de Direito Internacional Público e Privado Relevantes ao Direito do Trabalho*. (4ª ed.). LTR. <http://www.ltr.com.br/loja/folheie/6204.pdf>

Romar, C. T. M. & Lenza, P. (2021). *Direito do Trabalho*. (7ª ed.). Saraiva. <https://app.saraivadigital.com.br/leitor/ebook:753418>

Sandes, F. & Rezzenti, R. (2020). *Curso Prático de Processo do Trabalho*. (26ª ed.). Saraiva.

Santos, W. dos, (2001). *Dicionário Jurídico Brasileiro*. (1ª ed.). Del Rey.

Sarmiento, M. (2013). *Metodologia científica para a elaboração, escrita e apresentação de teses*. Universidade Lusíadas Editora.

Schiavi, M. (2017). *Manual de Direito Processual do Trabalho*. (12ª ed.). LTR.

Senado Federal. (2017). *Aprovada a reforma trabalhista*. <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2017/07/11/aprovada-a-reforma-trabalhista>

Sousa, J. S. (2011). A Expansão portuguesa no século XV. *Triplov de Artes, Religiões e Ciências*, (18), 2011. [https://www.triplov.com/novaserie.revista/numero\\_18/joao\\_silva\\_sousa/index.html](https://www.triplov.com/novaserie.revista/numero_18/joao_silva_sousa/index.html)

The Organisation for Economic Co-operation e Development (2016) *The Ocean Economy in 2030*. <https://doi.org/10.1787/9789264251724-en>

Tribunal Superior do Trabalho. (2021). *Acórdão 1ª Turma*. <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/610b72c2dad785c36fd61296560d6a7f>

Tribunal Superior do Trabalho. (2021). *Acórdão 2ª Turma*. <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/efc48f15812c2da654f9ec2487fbfd83>

Tribunal Superior do Trabalho. (2021). *Acórdão 3ª Turma*. <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/95722da8e2b3f0a92b378979e1effda3>

Tribunal Superior do Trabalho. (2019). *Acórdão 4ª Turma*. <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/1d79a397e342a71b8a0c2dda2961c48c>



Tribunal Superior do Trabalho. (2021). *Acórdão 5ª Turma*. <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/6fb347a46639fa38a2b158ebe09d42c5>

Tribunal Superior do Trabalho. (2021). *Acórdão 6ª Turma*. <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/39f550296722365630cca7bfa1b520d7>

Tribunal Superior do Trabalho. (2020). *Acórdão 7ª Turma*. <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/3f6575901c6e583f9787f9dec55ff2b9>

Tribunal Superior do Trabalho. (2021). *Acórdão 8ª Turma*. <https://jurisprudencia-backend.tst.jus.br/rest/documentos/d31aa1bdaf41fa83cce20b326e984244>

Tribunal Superior do Trabalho. (S.D). *Órgãos do TST*. <https://www.tst.jus.br/orgaos>

Tribunal Superior do Trabalho. (S.D). *Sobre o Tribunal Superior do Trabalho*. <https://www.tst.jus.br/web/aceso-a-informacao/conheca-o-tst>

Tribunal Superior do Trabalho. (S.D. a). *Tribunais Regionais do Trabalho*. <https://www.tst.jus.br/web/aceso-a-informacao/trts>

Tribunal Superior do Trabalho. (S.D.b). *Varas do Trabalho*. <https://www.tst.jus.br/web/aceso-a-informacao/varas-do-trabalho>

Tribunal Superior do Trabalho. ST. (S.D.c). *Sobre o Tribunal Superior do Trabalho*. <https://www.tst.jus.br/web/aceso-a-informacao/conheca-o-tst>

Vianna, G. M, (2016). *Direito Marítimo*. (1ª ed.). FGV. [https://direitorio.fgv.br/sites/direitorio.fgv.br/files/u1882/direito\\_maritimo\\_2016-2\\_1.pdf](https://direitorio.fgv.br/sites/direitorio.fgv.br/files/u1882/direito_maritimo_2016-2_1.pdf)

Vianna, G. M., Marques, L. L. & Sancio, L.S. (2020). *Direito Marítimo*. (1ª ed). FGV

## APÊNDICE A

Tabela 1 – Convenções da OIT sobre trabalho marítimo

| CONVENÇÃO | TÍTULO                                                                         | ANO  |
|-----------|--------------------------------------------------------------------------------|------|
| 7         | Sobre idade mínima (trabalho marítimo)                                         | 1920 |
| 8         | sobre indenizações de desemprego (naufrágio)                                   | 1920 |
| 9         | sobre a colocação de marítimo                                                  | 1920 |
| 15        | sobre a idade mínima (paióis e fornos)                                         | 1921 |
| 16        | sobre o exame médico dos menores (trabalho marítimo)                           | 1921 |
| 22        | sobre o contrato de alistamento dos marítimos                                  | 1926 |
| 23        | sobre a repatriação dos marítimos                                              | 1926 |
| 53        | sobre os certificados de capacidade dos oficiais                               | 1936 |
| 55        | sobre as obrigações do armador em caso de enfermidade ou acidente de marítimos | 1936 |
| 56        | sobre o seguro de enfermidade dos marítimos                                    | 1936 |
| 58        | (revisado) sobre a idade mínima (trabalho marítimo)                            | 1936 |
| 68        | sobre a alimentação e o serviço de mesa (tripulação de barcos)                 | 1946 |
| 69        | sobre o certificado de aptidão dos cozinheiros de barco                        | 1946 |
| 70        | sobre a seguridade social dos marítimos                                        | 1946 |
| 71        | sobre as pensões dos marítimos                                                 | 1946 |
| 73        | sobre o exame médico dos marítimos                                             | 1946 |
| 74        | sobre o certificado de marinheiro qualificado                                  | 1946 |
| 91        | sobre as férias remuneradas dos marítimos (revisada)                           | 1949 |
| 92        | sobre o alojamento da tripulação (revisada)                                    | 1949 |
| 108       | sobre os documentos de identidade de marítimos                                 | 1958 |
| 109       | (revisada) sobre salários, horas de trabalho a bordo e efetivos                | 1958 |
| 133       | sobre o alojamento da tripulação (disposições complementares)                  | 1970 |
| 134       | sobre a prevenção de acidentes (marítimos)                                     | 1970 |
| 138       | sobre a idade mínima                                                           | 1973 |
| 145       | sobre a continuidade do emprego                                                | 1976 |
| 146       | sobre as férias anuais remuneradas (marítimos)                                 | 1976 |
| 147       | sobre a marinha mercante (normas mínimas)                                      | 1976 |
| 163       | sobre o bem estar dos marítimos                                                | 1987 |
| 164       | sobre a proteção da saúde e da assistência médica (marítimos)                  | 1987 |
| 165       | (revisada) sobre a seguridade social dos marítimos                             | 1987 |
| 166       | (revisada) sobre a repatriação dos marítimos                                   | 1987 |
| 178       | relativa à inspeção das condições de vida e de trabalho dos marítimos          | 1996 |
| 179       | relativas à contratação e a colocação de marítimos                             | 1996 |
| 180       | relativa às horas de trabalho a bordo e os efetivos dos barcos                 | 1996 |