

**Curso de Pós-graduação em Direito Marítimo e Portuário da UNISANTOS<sup>1</sup>**  
**Trabalhador Marítimo. Legislação Interna. Principais Convenções Internacionais.**  
***Leading cases* e aspectos processuais.**

Ementa: Introdução. Evolução e definições gerais. Relação de emprego dos trabalhadores marítimos. Proteção do mercado de trabalho nas embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras. Acordos e convenções coletivas de Trabalho Marítimo. Leis sobre Trabalho Marítimo. Convenções Internacionais com decretos de promulgação

## TRABALHADOR MARÍTIMO

### Introdução

O trabalhador marítimo é aquele que exerce atividade a bordo de embarcação classificada na navegação, estando sujeito às normas dos artigos 248 a 252, ainda em vigor na Consolidação das Leis do Trabalho. Na doutrina encontra-se a lição de Alice Monteiro de Barros que “os *marítimos integram a categoria dos aquaviários*”<sup>2</sup>.

Por sua vez, segundo o art. 2º da Lei nº 9.537/98 são considerados tripulantes após habilitação certificada pela Autoridade Marítima para operar embarcações em caráter profissional. Esta Lei define como tripulante o “aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado na operação da embarcação”, sujeitos à legislação especial dos marítimos.

Pelos precedentes dos Tribunais do Trabalho, não são trabalhadores marítimos: “(...) os passageiros (aqueles que, não fazem parte da tripulação e são transportados pela embarcação, bem assim os profissionais não-tripulantes, aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, prestam serviços eventuais a bordo.”<sup>3</sup>

Por outro lado, também não são considerados marítimos os trabalhadores de terra em estaleiros, oficinas de construção ou reparos navais e nos portos ou estaleiros. Tampouco os trabalhadores portuários e da indústria do petróleo (petroleiros) são marítimos, tanto que regidos por leis especiais e as normas coletivas dessas respectivas categorias são independentes dos marítimos.

---

<sup>1</sup> Copyright prof. Dr. J. Haroldo dos Anjos. Todos os direitos de uso e reprodução estão reservados na forma da Lei nº 9.610/98.

<sup>2</sup> MONTEIRO DE BARROS, Alice. Contratos e Regulamentações Especiais de Trabalho; Ed. LTr, 2ª ed., 2002.

<sup>3</sup> TRT 1ª região, RT 00664-2005-064-01-00-5, 64ª Vara do Trabalho do Rio de Janeiro – RJ.

Uma questão complexa é saber quem é considerado trabalhador marítimo como acontecem com passageiros, cientista, pesquisadores, médicos, técnicos de empresas e outros agentes como os práticos, etc. A resposta não é muito simples porque isso depende da função e finalidade da pessoa a bordo do navio.

A regra é a seguinte, se forem empregados do armador são considerados tripulantes do navio, portanto incluídos na *crew list*, rol de equipagem ou lista da tripulação. Os demais embarcados não são marítimos, mas ficam subordinados ao Comandante do Navio, pela sua condição de autoridade máxima a bordo de uma embarcação, inclusive com poder de polícia.

A Consolidação das Leis do Trabalho<sup>4</sup> garante regime especial de jornada de trabalho aos marítimos, mas também ressalta a garantia de recurso ao marítimo nos casos de abuso do poder pelo comandante ou superior

---

<sup>4</sup> Art. 248 - Entre as horas 0 (zero) e 24 (vinte e quatro) de cada dia civil, o tripulante poderá ser conservado em seu posto durante 8 (oito) horas, quer de modo contínuo, quer de modo intermitente.

§ 1º - A exigência do serviço contínuo ou intermitente ficará a critério do comandante e, neste último caso, nunca por período menor que 1 (uma) hora.

§ 2º - Os serviços de quarto nas máquinas, passadiço, vigilância e outros que, consoante parecer médico, possam prejudicar a saúde do tripulante serão executados por períodos não maiores e com intervalos não menores de 4 (quatro) horas.

Art. 249 - Todo o tempo de serviço efetivo, excedente de 8 (oito) horas, ocupado na forma do artigo anterior, será considerado de trabalho extraordinário, sujeito à compensação a que se refere o art. 250, exceto se se tratar de trabalho executado:

a) em virtude de responsabilidade pessoal do tripulante e no desempenho de funções de direção, sendo consideradas como tais todas aquelas que a bordo se achem constituídas em um único indivíduo com responsabilidade exclusiva e pessoal; b) na iminência de perigo, para salvaguarda ou defesa da embarcação, dos passageiros, ou da carga, a juízo exclusivo do comandante ou do responsável pela segurança a bordo; c) por motivo de manobras ou fainas gerais que reclamem a presença, em seus postos, de todo o pessoal de bordo; d) na navegação lacustre e fluvial, quando se destina ao abastecimento do navio ou embarcação de combustível e rancho, ou por efeito das contingências da natureza da navegação, na transposição de passos ou pontos difíceis, inclusive operações de alívio ou transbordo de carga, para obtenção de calado menor para essa transposição.

§ 1º - O trabalho executado aos domingos e feriados feriado será considerado extraordinário, salvo se se destinar:

a) ao serviço de quartos e vigilância, movimentação das máquinas e aparelhos de bordo, limpeza e higiene da embarcação, preparo de alimentação da equipagem e dos passageiros, serviço pessoal destes e, bem assim, aos socorros de urgência ao navio ou ao pessoal; b) ao fim da navegação ou das manobras para a entrada ou saída de portos, atracação, desatracação, embarque ou desembarque de carga e passageiros.

§ 2º - Não excederá de 30 (trinta) horas semanais, o serviço extraordinário prestado para o tráfego nos portos.

Art. 250 - As horas de trabalho extraordinário serão compensadas, segundo a conveniência do serviço, por descanso em período equivalente no dia seguinte ou no subsequente dentro das do trabalho normal, ou no fim da viagem, ou pelo pagamento do salário correspondente.

Parágrafo único - As horas extraordinárias de trabalho são indivisíveis, computando-se a fração de hora como hora inteira.

Art. 251 - Em cada embarcação haverá um livro em que serão anotados as horas extraordinárias de trabalho de cada tripulante, e outro, do qual constarão, devidamente circunstanciadas, as transgressões dos mesmos tripulantes.

Parágrafo único - Os livros de que trata este artigo obedecerão a modelos organizados pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, serão escriturados em dia pelo comandante da embarcação e ficam sujeitos às formalidades instituídas para os livros de registro de empregados em geral.

hierárquico, uma vez que a Marinha Mercante é caracterizada pela disciplina a bordo da embarcação, muito semelhante à carreira militar, embora seja uma profissão civil<sup>5</sup>.

Para o exercício da atividade aquaviária, o trabalhador necessita da Carteira de Inscrição e Registro (CIR), expedida após a devida qualificação em curso de ensino profissional marítimo, ou mediante apresentação de título bem como certificado de habilitação reconhecido pela Autoridade Marítima através da Diretoria de Portos e Costa.

## **Evolução e definições gerais**

Os trabalhadores marítimos mereceram atenção especial desde a fundação da Organização Internacional do Trabalho (OIT), a ponto de terem sido contemplados com uma das primeiras convenções formuladas por esse organismo em 1920 (Convenção nº 7, denunciada em 09/01/1974), estabelecendo a idade mínima para o trabalho marítimo.

Com o decorrer dos anos outras convenções passaram a disciplinar vários direitos dos marítimos ou "gente do mar", como a Organização Internacional do Trabalho (OIT) os denomina, como por exemplo temos dentre outras: Convenção 146 (férias remuneradas); Convenção 163 (bem-estar no mar e no porto); Convenção 164 (proteção à saúde e assistência médica); Convenção 166 (repatriação dos trabalhadores marítimos); Convenção 147 (normas mínimas da Marinha Mercante).

Na aceção da Lei nº 9.537/97 que trata da Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA, os trabalhadores que exercem atividades no meio aquaviário são genericamente aqueles com habilitação certificada pela Autoridade Marítima para operar embarcações nacionais.

Assim, tripulante é o aquaviário ou amador que exerce as funções, embarcado na operação das embarcações, já que a bordo podemos encontrar outros profissionais não-tripulantes sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, que prestam serviços eventuais a bordo como os

---

<sup>5</sup> Art. 252 - Qualquer tripulante que se julgue prejudicado por ordem emanada de superior hierárquico poderá interpor recurso, em termos, perante a Delegacia do Trabalho Marítimo, por intermédio do respectivo comandante, o qual deverá encaminhá-lo com a respectiva informação dentro de 5 (cinco) dias, contados de sua chegada ao porto.

práticos, passageiros, garçons, músicos e outros profissionais como acontece nos navios de turismo<sup>6</sup>.

O decreto nº 2.596/98, que regulamenta a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) classifica os aquaviários em diversas categorias nas seções de convés, máquinas, câmara, saúde, cozinheiros e taifeiros divididas em seis grupos (de tripulantes e não-tripulantes), quais sejam: marítimos, fluviários, pescadores, mergulhadores, práticos e os agentes de manobra e docagem que somente operam os navios em diques e estaleiros etc., ou seja, em terra.

Com efeito, esse decreto no seu art. 3º também classifica a navegação da seguinte forma:

I. Mar aberto, a realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas:

- a) Longo curso: a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros;
- b) Cabotagem: a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores;
- c) Apoio marítimo: a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica Exclusiva, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos;

II. Interior, a realizada em hidrovias interiores assim considerados rios, lagos, canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas.

A navegação realizada exclusivamente nos portos e terminais aquaviários para atendimento de embarcações e instalações portuárias é classificada como de apoio portuário.

Além dessa classificação, de acordo com tamanho ou porte da embarcação e potência das máquinas, devem ter uma quantidade mínima e obrigatória de tripulantes habilitados em cada função para conduzirem com segurança a embarcação, segundo as normas da Autoridade Marítima exercida pela Marinha do Brasil através da Diretoria de Portos e Costa.<sup>7</sup>

A quantidade mínima obrigatória de tripulantes em uma embarcação é chamada de tripulação de segurança. As embarcações com mais de 20

---

<sup>6</sup> A Lei nº 9.537/97, conhecida como Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário praticamente esgota as definições gerais e a Lei nº 2.180/54 que dispõe sobre o Tribunal Marítimo também contém diversos conceitos inclusive as definições de acidentes e fatos da navegação.

<sup>7</sup> As NORMAMS são normas expedidas pela Autoridade Marítima através da Diretoria de Portos e Costas (DPC) para complementar à legislação de acordo com a matéria específica em cada assunto.

toneladas de arqueação bruta são obrigadas a possuírem o cartão de tripulação de segurança (CTS).

O trabalho marítimo é de permanente risco, cujo ambiente leva o trabalhador a ficar confinado e restrito a poucos espaços da embarcação, bem como trabalho em turnos que se alternam nas 24 horas do dia e, em alguns casos, como na navegação de longo curso, passam até meses afastados do convívio dos familiares.

Além dessas particularidades, há navios mercantes de bandeira nacional que não oferecem as mínimas condições de vida e trabalho a bordo, como ocorre também em alguns navios estrangeiros de bandeira de conveniência.

São navios *sub standart* que arvoram bandeira emprestada de outros países, atribuindo-lhes outra nacionalidade normalmente registrado em paraísos fiscais. É o caso de navios que ostentam a bandeira de países como Panamá, Libéria, Bahamas, etc., mas não têm qualquer vínculo com esses países.

O armador simplesmente escolhe uma dessas bandeiras, e depois a nacionalidade da tripulação de países de baixa renda e mão de obra de baixo custo.

Os países de bandeira de conveniência não fazem cumprir as normas mínimas sócias nem os direitos dos marítimos. As condições de higiene, saúde e segurança a bordo são precárias. Há países que não permitem a entrada desses navios em seus portos como os Estados Unidos, mas no Brasil as leis não proíbem o trafico desses navios às vezes piratas.

## **Relação de emprego dos trabalhadores marítimos**

À luz do Direito do Trabalho, a relação dos trabalhadores marítimos com o armador<sup>8</sup> da embarcação é de emprego, como preconizado pelo artigo 3º da Consolidação das Leis Trabalho, ou seja, ele põe sua força de trabalho à disposição de forma não-eventual, mediante remuneração e subordinação.

Tal relação de emprego é reforçada pelo artigo 7º, parágrafo único, da Lei nº 9.537/97 ao dizer que o embarque e desembarque do tripulante submetem-se às regras do seu **contrato de trabalho**.

---

<sup>8</sup> Armação é o ato de responsabilidade do armador em equipar o navio, provendo-lhe os meios necessários para empreender uma viagem, tais como abastecimento de combustível e de aguada, víveres e material de salvatagem para a tripulação, entre outros.

Assim, não há margem para outra forma de contratação de marítimos que não seja a prevista pela CLT, principal diploma legal que rege as relações de emprego.

No Brasil, o artigo 442 da Consolidação das Leis do Trabalho define o **contrato de trabalho** como o acordo tácito ou expresso correspondente à relação de emprego.

Quando embarcado em navios estrangeiros, o contrato de trabalho (engajamento) dos trabalhadores marítimos, normalmente são regidos pelas leis do país da bandeira da embarcação.

Todavia, se a embarcação estiver operando em águas jurisdicionais brasileiras, o contrato de trabalho fica sujeito às regras da CLT pelo princípio da *LEX LOCI EXECUTIONIS*. Neste sentido a Súmula nº 207, do TST, já pacificou esse entendimento, *in verbis*:

"CONFLITOS DE LEIS TRABALHISTAS NO ESPAÇO – PRINCÍPIO DA *LEX LOCI EXECUTIONIS*. A relação jurídica trabalhista é regida pelas leis vigentes no país da prestação de serviços e não por aquelas do local da contratação".

Cabe dizer que as exigências ditadas pela Autoridade Marítima por ocasião do despacho da embarcação, bem como anotações de embarque e desembarque na Carteira de Inscrição e Registro (CIR) não são de natureza trabalhista, constituem atos administrativos importantes como meios de prova da relação de emprego ou do contrato de trabalho.

Iniciada a prestação de serviço do marítimo ou de qualquer outro empregado, a **Carteira de Trabalho e Previdência Social (CTPS)** deverá ser assinada no prazo de 48 horas na forma no artigo 29 da CLT. A data da assinatura do contrato de trabalho na CTPS poderá ou não coincidir com a data de embarque constante na Carteira de Inscrição e Registro (CIR) ou no rol de equipagem do navio, já que o trabalhador em alguns casos poderá ser contratado em outra cidade antes de embarcar, tendo que se deslocar para o porto de estadia do navio.

Esse deslocamento até o embarque configura-se tempo de serviço à disposição do empregador independente do efetivo embarque (art. 4º da CLT), mas ainda impera entre alguns trabalhadores aquaviários, principalmente

pescadores, que as anotações na carteira marítima dispensam as anotações na CTPS, uma prática que não garantem os direitos trabalhistas a menos que o interessado recorra à Justiça do Trabalho.

O documento hábil é a Carteira de Trabalho e Previdência Social. Além da assinatura da CTPS, em face das condições especiais do trabalho exercido a bordo das embarcações, também pode ser firmado um contrato de trabalho escrito para reger a relação jurídica de emprego.

O tomador de serviço no trabalho marítimo pode ser o proprietário ou armador da embarcação, posto que nem sempre o proprietário é o armador e vice-versa.

O proprietário, pessoa física ou jurídica, tem no Tribunal Marítimo a inscrição ou registro da embarcação em seu nome, e ele próprio poderá também ser o armador colocando-a em condições de navegabilidade, de acordo com as normas da Autoridade Marítima, ou poderá afretá-la a um outro interessado que passará a ser armador, ou seja, aquele que irá explorá-la com fins comerciais.

O armador tem o Comandante do Navio como seu preposto perante as autoridades legais, assim ele pode inclusive contrair obrigações em seu nome obrigando o armador a cumpri-las como dispõe o **art. 513 do Código Comercial ainda em vigente no ordenamento jurídico**.

O comandante é a maior autoridade a bordo, responsável pela operação da embarcação com segurança, extensiva à carga, aos tripulantes e às demais pessoas a bordo do navio. **Obs. art. da LESTA**

Nas embarcações comerciais de bandeira brasileira serão necessariamente brasileiros o Comandante, o Chefe de Máquinas e dois terços da tripulação, por força do artigo 4º da Lei nº 9.432/97, com exceção das embarcações inscritas no Registro Especial Brasileiro, nas quais apenas o Comandante e o Chefe de Máquinas devem ser brasileiros, conforme o artigo 11, § 6º da Lei 9.432/97.

Nas embarcações de pesca arrendadas ou afretadas a casco nu, inscrito no Registro Temporário Brasileiro, com suspensão provisória do registro no país de origem, de que trata o art. 3º da Lei nº 11.380/2006, devem arvorar a bandeira brasileira e ter pelo menos 2/3 (dois terços) da tripulação

obrigatoriamente de brasileiros, incluindo o Comandante e o Chefe de Máquinas.

A caracterização da relação de emprego do marítimo brasileiro é de fácil identificação, em face da natureza do trabalho e também da subordinação legal à empresa e ao Comandante do Navio que, por sua vez, este também é subordinado ao armador ou proprietário, do resulta que todos os trabalhadores marítimos a bordo são necessariamente empregados, salvo aqueles que não são tripulantes.

Todavia, nas embarcações afretadas de acordo com o art. 566 do Código Comercial que prevê as diversas espécies de afretamentos, o dono do navio, ou fretador (armador) explora comercialmente a embarcação, e os tripulantes são seus empregados, dependendo do tipo de contrato de afretamento, se a casco nu, por viagem ou por tempo determinado.

No afretamento a casco nu, a embarcação é cedida para uso por tempo determinado ao afretador, pessoa física ou jurídica que recebe a embarcação pra uso e fica no controle das gestões náuticas, administrativas e exploração comercial do navio, mas terá que contratar sua tripulação e fica responsável pelos contratos de trabalho.

O afretador a casco nu tem o direito de contratar o Comandante, Chefe de Máquinas e a sua tripulação, chamando para si a responsabilidade contratual na relação de emprego dos trabalhadores marítimos.

O contrato de afretamento por tempo determinado se configura pela entrega no todo ou parte do navio completamente armado em condição de uso e navegabilidade com tripulação à disposição do afretador, que recebe a embarcação para uso em uma ou várias viagens, na forma estipulada no contrato de afretamento, mas salvo disposição expressa no contrato firmado, o fretador (armador) ficará responsável pela relação de emprego dos tripulantes.

O mesmo ocorre com o contrato de afretamento por viagem, o fretador (armador) cede a embarcação pronta com a tripulação à disposição do afretador que toma o navio para exploração em uma ou mais viagens na forma estipulada no contrato, ficando por isso o fretador (armador) responsável pela tripulação e as relações jurídicas decorrentes dos contratos de trabalho dos marítimos embarcados.

O afretamento por tempo determinado e por viagem, por serem contratos de utilização ou de uso do navio, a tripulação é contratada pelo fretador (armador) ou pelo proprietário da embarcação, diferente do contrato de afretamento a casco nu em que aquele que explora o navio chamado de afretador tem que armá-lo colocando em condições de uso e contratar sua tripulação.<sup>9</sup>

Cabe ressaltar que essa abordagem refere-se apenas às embarcações de bandeira brasileira, já que nas empresas estrangeiras a relação jurídica dos tripulantes com os armadores, normalmente é regida pela legislação de seus respectivos países, como acontece com os navios mercantes estrangeiros, seja de carga ou de passageiros como os navios de cruzeiros.

Quanto à duração, o contrato de trabalho do marítimo poderá ser por prazo determinado ou por prazo indeterminado. Mas, em face do princípio da continuidade da relação de emprego adotado pela doutrina brasileira, presume-se que todo empregado é contratado sem fixação de prazo, salvo nas hipóteses de contratação por prazo determinado, na forma do artigo 443, da CLT, quais sejam: **a)** de contrato de experiência; **b)** de serviço cuja natureza ou transitoriedade justifique a predeterminação do prazo; **c)** de atividades empresariais de caráter transitório;

É comum a contratação de trabalhadores marítimos para fazerem apenas uma viagem redonda (ida e volta ao porto de origem do embarque), ou uma viagem para receber uma embarcação no exterior ou em determinado porto brasileiro.

Também pode ocorrer nas embarcações de pesca estrangeiras arrendadas para operarem em águas jurisdicionais brasileiras, cujo contrato de arrendamento é por prazo de até 2 (dois) anos em situações que justificam a transitoriedade e prefixação do prazo do contrato de trabalho.

## **Proteção do mercado de trabalho nas embarcações estrangeiras em águas jurisdicionais brasileiras**

Relativamente às embarcações de bandeira estrangeira que operam em águas jurisdicionais brasileiras (AJB)<sup>10</sup>, especificamente na exploração de petróleo, na

---

<sup>9</sup> Fretador é a pessoa que dá o navio em afretamento. Quase sempre é o proprietário da embarcação, mas também pode ser um afretador que o subfreta.

<sup>10</sup> De acordo com os dados da Coordenação Geral de Imigração do Conselho Nacional de Imigração do MTE houve nos anos de 2004; 2005; 2006 e 2007, respectivamente, 6.197; 6.226; 7.405 e 7.756 autorizações temporárias para trabalho de estrangeiros a bordo de embarcações ou plataformas estrangeiras e 572; 1.146; 841 e 2.943 autorizações temporárias para o trabalho de marítimo estrangeiro empregado a bordo de navios de turismo estrangeiro em águas jurisdicionais brasileiras.

pesca oceânica e nos navios de turismo, o Conselho Nacional de Imigração (CNIG), órgão componente da estrutura do Ministério do Trabalho e Emprego formulou algumas políticas de restrições ao trabalho de estrangeiros, em defesa dos interesses nacionais e proteção dos trabalhadores brasileiros.

Em conseqüência, foram editadas<sup>11</sup> as Resoluções Normativas 81/2008, 71/2006 e 72/2006, que disciplinam a chamada de tripulantes, respectivamente, em barcos de pesca estrangeiros, navios de turismo e embarcações ou plataformas estrangeiras.

É imperioso ressaltar que os marítimos estrangeiros dessas embarcações deverão obter autorização ou visto de trabalho, expedido pelo Ministério do Trabalho e Emprego após cumprirem as exigências da Lei nº 6.815/80, seu regulamento e na forma das resoluções do Conselho Nacional de Imigração.

No Brasil, as empresas que exploram embarcações de pesca estrangeiras para operação em águas jurisdicionais brasileiras, através de contrato de arrendamento com tripulação estrangeira, deverão apresentar por ocasião do pedido de visto de trabalho, os contratos de trabalho coletivos ou individuais celebrados no exterior, que garantam aos trabalhadores estrangeiros condições mínimas de trabalho compatíveis com a legislação brasileira e as convenções Internacionais da OIT, dentre outros documentos que são pré-requisitos para obtenção de autorização de visto temporário de trabalho em razão da mão de obra explorada por essas empresas, de acordo com a Lei nº 8.615/80.

As empresas arrendatárias dessas embarcações deverão cumprir a legislação brasileira e contratar, obrigatoriamente, tripulantes brasileiros na proporção de 2/3 da tripulação, nos diversos níveis técnicos das atividades. Essa autorização de visto para o trabalho em território nacional será pelo prazo máximo de 2 (dois) anos.

Ao contrário, os navios de turismo ou cruzeiros estrangeiro que vierem operar em águas jurisdicionais brasileiras por mais de 31 dias, deverão ter no mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) de brasileiros em diversos níveis técnicos em atividades a serem definidas pelo armador, agente ou pelo representante legal no país.

---

<sup>11</sup> As resoluções são formuladas de forma tripartite com a participação do governo, empresários e trabalhadores. Após consenso é que são publicadas e passam a disciplinar a matéria.

As Resoluções Normativas 81/2008, 71/2006 e 72/2006 disciplinam a chamada de tripulantes, respectivamente, em barcos de pesca estrangeiros, navios de turismo e embarcações ou plataformas estrangeiras. Os brasileiros embarcados para trabalhar durante o período de cruzeiros marítimos pela costa brasileira deverão ter contrato de trabalho regido pela CLT e normas coletivas da categoria, cujo empregador será sempre a empresa estabelecida no país, suas agências, filiais ou sucursais.

E nenhuma companhia ou empresa estrangeira pode funcionar no país sem autorização do governo brasileiro, e são obrigadas a ter um representante legal no Brasil com plenos poderes para tratar qualquer assunto, podendo inclusive ser demandado e receber citações, ficando sempre sujeitas às leis e tribunais nacionais.

No caso de marítimos estrangeiros embarcados em navios de turismo estrangeiros em operação nas águas sob jurisdição nacional, devem possuir Carteira de Identidade Internacional de Marítimo ou documento equivalente, caso contrário tem que obter autorização de trabalho expedida pelo Ministério do Trabalho e Emprego, como pré-condição para aquisição do visto temporário.

O trabalho a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira é disciplinado pela Resolução Normativa nº 72/2006, cujo objetivo é possibilitar ao marítimo estrangeiro que labora de forma continuada, o exercício de sua atividade no país.

Assim como ocorre com os navios de turismo estrangeiros, os portadores da Carteira de Identidade Internacional de Marítimo estão dispensados de autorização do visto temporário de trabalho se o contrato estiver regido pela legislação estrangeira que nem sempre corresponde a do pavilhão do navio, principalmente nas bandeiras de conveniências.

O tempo de permanência da embarcação ou plataforma estrangeira irá determinar ou não a necessidade de contratação de brasileiros. A partir de noventa dias contínuos em operação, de acordo com o tipo de navegação (apóio marítimo ou cabotagem), bem como para exploração de plataformas estrangeiras, há necessidade de contratação gradual de marítimos e outros profissionais brasileiros.

Por exemplo, nas embarcações estrangeiras em navegação de apoio marítimo, a partir de 90 dias, 1/3 do total de profissionais a bordo deverá ser de

brasileiros. A partir de 180 dias, metade do total de profissionais a bordo deverá ser de brasileiros. A partir de 360 dias, 2/3 do total de profissionais a bordo deverá ser de brasileiros.

## **Acordos e convenções coletivas de Trabalho Marítimo**

Um dos aspectos que merece destaque na atividade marítima são os acordos ou convenções coletivas de trabalho, em face das condições especiais de trabalho e pela ausência de disciplina constante na Consolidação das Leis do Trabalho.

O reconhecimento dos acordos e convenções coletivas de trabalho está garantido pela Constituição Federal como um direito dos trabalhadores urbanos e rurais. Os empregados e empregadores podem, livremente, estipular as condições de trabalho adequando-as às suas realidades.

É o que prevê o artigo 444 da CLT ao ditar que as relações contratuais de trabalho podem ser objeto de livre estipulação das partes interessadas em tudo quanto não contravenha às disposições de proteção ao trabalho, aos contratos coletivos que lhes sejam aplicáveis e às decisões das autoridades competentes.

Os acordos e convenções coletivas de trabalho regulam mais apropriadamente as relações de emprego, de acordo com os usos e costumes de cada atividade profissional. Na prática, esclarecem as o regime e condições de trabalho, evitando conflitos desnecessários e proporcionando às partes equilíbrio na relação jurídica de trabalho. No entanto, não podem ferir direitos básicos fundamentais e sociais garantidos pela Constituição da República, assim como os previstos pelas normas de proteção ao trabalho (CLT) por serem de ordem pública cogentes e de cunho imperativo.

Em função do tipo de navegação e das condições de trabalho a bordo, as empresas armadoras firmam com os representantes dos trabalhadores acordos ou convenções coletivas de trabalho para regerem as especificidades em cada caso específico. São exemplos, o pagamento de determinado número de horas extras mensais, independentemente de terem ou não sido laboradas. Adicionais de insalubridade ou periculosidade, custeio de despesas para deslocamento até o domicílio no embarque e desembarque, repatriamento de tripulantes, seguro, plano de saúde, etc.

## Leis sobre Trabalho Marítimo

**Decreto nº 4.406, de 3 de outubro de 2002.** – Estabelece diretrizes para a fiscalização em embarcações comerciais de turismo, seus passageiros e tripulantes.

**Decreto-lei nº 190, de 24 de fevereiro de 1967.**– Dispõe sobre o despacho de embarcações e dá outras providências.

**Decreto nº 64.385, de 22 de abril de 1969.** – Regulamenta o Decreto-lei nº 190, de 24 de fevereiro de 1967, que dispõe sobre o despacho de embarcações e dá outras providências.

**Decreto-Lei nº 666, de 2 de julho de 1969.** – Institui a obrigatoriedade de transporte em navio de bandeira brasileira e dá outras providências.

**Decreto-Lei nº 691, de 18 de julho de 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.

**Lei nº 2.180, de 05 de fevereiro de 1954** – Dispõe sobre do Tribunal Marítimo.

**Lei nº 5.811 de 11 de outubro de 1972** – Dispõe sobre o regime de trabalho dos empregados nas atividades de exploração, perfuração, produção e refinação de petróleo, industrialização do xisto, indústria petroquímica e transporte de petróleo e seus derivados por meio de dutos.

**Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993** – Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências.

**Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997** - Dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário e dá outras providências, regulamentada pelo. **Decreto nº 2.256, de 17 de junho de 1997**, que regulamenta o Registro Especial Brasileiro (REB) para embarcações de que trata a Lei nº 9.432, de 8 de Janeiro de 1997.

**Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997** - Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, regulamentada pelo **Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998**, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional.

**Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.** – Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a

Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

**Lei nº 11.380, de 1º de dezembro de 2006** – Institui o Registro Temporário Brasileiro para embarcações de pesca estrangeiras arrendadas ou afretadas, a casco nu, por empresas, armadores de pesca ou cooperativas de pesca brasileiras e dá outras providências.

### **Convenções Internacionais com decretos de promulgação**

Convenção nº 108 da OIT – Documentos de Identidade Nacionais dos Marítimos, **Decreto nº 58.825, de 14/07/1966 ; (revisada pela Convenção 185 da OIT de 21/01/2010).**

Convenção nº 134 da OIT – Prevenção de Acidentes do Trabalho Marítimos, **Decreto Legislativo nº 43, de 10/04/1995;**

Convenção nº 146 da OIT – Férias Remuneradas Anuais da Gente do Mar; **Decreto nº 3.162, de 14/09/1999.**

Convenção nº 147 da OIT – Normas Mínimas na Marinha Mercante, **Decreto Legislativo nº 33, de 25/10/1990;**

Convenção nº 163 da OIT – Bem-estar dos Trabalhadores Marítimos no mar e no porto, **Decreto nº 2.669, de 15/07/1998;**

Convenção nº 164 da OIT – Proteção da Saúde e a Assistência Médica aos Trabalhadores Marítimos, **Decreto nº 2.671, de 15/07/1998;**

Convenção nº 166 da OIT – Repatriação dos Trabalhadores Marítimos, **Decreto nº 2.670, de 15/07/1998.**

## **Súmulas dos Tribunais Superiores:**

### **STF**

**Súmula nº 341** – É presumida a culpa do patrão ou comitente pelo ato culposo do empregado ou preposto.

**Súmula nº 531** – É inconstitucional o decreto 51.668, de 17/1/1963, que estabeleceu salário profissional para trabalhadores de transportes marítimos, fluviais e lacustres. Fonte de publicação DJ de 10/12/1969, p. 5934; DJ de 11/12/1969, p. 5950; DJ de 12/12/1969, p. 5998. Legislação decreto-lei 3100/1941, art. 2º.

**Súmula nº 581** – A exigência de transporte em navio de bandeira brasileira, para efeito de isenção tributária, legitimou-se com o advento do Decreto-lei 666, de 2/7/1969. Fonte de publicação DJ de 3/1/1977, p. 5; DJ de 4/1/1977, p. 37; DJ de 5/1/1977, p. 61.

### **STJ**

**Súmula nº 109** – O reconhecimento do direito à indenização, por falta de mercadoria transportada via marítima, independe de vistoria. 28/09/1994 - DJ 05.10.1994

### **TST**

**Súmula nº 96** – MARÍTIMO – Res. 121/2003, DJ 19, 20 e 21.11.2003: A permanência do tripulante a bordo do navio, no período de repouso, além da jornada, não importa presunção de que esteja à disposição do empregador ou em regime de prorrogação de horário, circunstâncias que devem resultar provadas, dada a natureza do serviço. Histórico: Redação original - RA 45/1980, DJ 16.05.1980. A permanência do tripulante a bordo do navio, no período de repouso, além da jornada, não importa em presunção de que esteja à disposição do empregador ou em regime de prorrogação de horário, circunstâncias que devem resultar provadas, dada a natureza do serviço.

**Súmula nº 207** – CONFLITOS DE LEIS TRABALHISTAS NO ESPAÇO. PRINCÍPIO DA "LEX LOCI EXECUTIONIS" – Res. 121/2003, DJ 19, 20 e 21.11.2003.

A relação jurídica trabalhista é regida pelas leis vigentes no país da prestação de serviço e não por aquelas do local da contratação. Histórico: Redação original - Res. 13/1985, DJ 11, 12 e 15.07.1985.

## **Jurisprudência do STF, TST e STJ:**

### **Ementa:**

AGRAVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. TEMPESTIVIDADE. As informações constantes dos autos revelam que o agravo de instrumento se encontra tempestivo. Logo, imperioso é o provimento do agravo para possibilitar o conhecimento do agravo de instrumento. Agravo conhecido e provido. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. EMPREGADO MARÍTIMO. PREVISÃO DE PAGAMENTO DE HORAS EXTRAS EM NÚMERO FIXO. O legislador buscou adequar as particularidades da categoria ao regime de trabalho a ela afeta, reservando também à norma coletiva amplo espaço para a estruturação de regras privadas para as relações do empregado marítimo. Nesse sentido, há de ser reconhecida a possibilidade de estipulação em norma coletiva de pagamento de um número prefixado de horas extras mensais (precedentes desta Corte). Agravo de instrumento desprovido. (TST. Proc. A-AIRR - 49340-65.2003.5.09.0022, Rel. Min. Roberto Pessoa, 2ª Turma, DEJT 06/08/2010.).

### **Ementa:**

HORAS EXTRAS. SUPRESSÃO. DOMINGOS E FERIADOS TRABALHADOS. ACORDO COLETIVO. CONTRATO DE PESCA. O instrumento coletivo que suprimiu direitos assegurados aos trabalhadores (*horas extras, adicional noturno e horas reduzidas noturnas*) encontra limite nas normas mínimas de proteção à segurança e à saúde do trabalhador, não sendo possível flexibilizar, pela via coletiva, determinados institutos por lei assegurados. Intacto o artigo 7º, XXVI, da Carta Magna. Inviável, ainda, a análise de ofensa ao artigo 250 da CLT que trata da compensação do serviço extraordinário, visto que não houve respeito ao contido no artigo 251 do mesmo diploma legal, onde se prevê a anotação das horas suplementares. Não havendo registro do labor em sobrejornada revela-se descabida a compensação. A divergência jurisprudencial apresentada esbarra no teor da Súmula 296 do TST. Não conhecido. ADICIONAL DE INSALUBRIDADE. BASE DE CÁLCULO. SALÁRIO MÍNIMO. SÚMULA VINCULANTE Nº 4 DO STF. DECLARAÇÃO DE INCONSTITUCIONALIDADE SEM PRONÚNCIA DE NULIDADE. Diante dos limites impostos na Súmula Vinculante nº 4 do STF, na qual, mesmo afastando-se o salário mínimo como base de cálculo do adicional de insalubridade, se ressalta que outro parâmetro não pode ser fixado mediante decisão judicial, entende-se que, na ausência de instrumento coletivo ou de lei expressamente fixando base de cálculo diversa, subsiste o salário mínimo como parâmetro de cálculo do adicional de insalubridade. Recurso de revista conhecido e provido, no particular. (TST, Processo: RR - 37700-26.2005.5.04.0122, Rel. Min.: Emmanoel Pereira, 5ª Turma, DEJT 28/05/2010.).

**Ementa:**

AGRAVO DE INSTRUMENTO - EMPREGADO MARÍTIMO - COMPENSAÇÃO DE JORNADA - TRABALHO INTERMITENTE NA EMBARCAÇÃO - PREVISÃO DE PAGAMENTO DE HORAS EXTRAS EM NÚMERO FIXO 1. A Consolidação das Leis do Trabalho, atenta às peculiaridades inerentes ao trabalho em embarcações, prevê disciplina própria para os empregados marítimos, pois a tripulação está sujeita a rotinas específicas de trabalho, vinculadas às necessidades e às contingências do labor a bordo de embarcações marítimas. 2. A CLT autoriza o serviço da tripulação - de forma intermitente ou contínua - durante 8 (oito) horas diárias, a qualquer hora do dia ou da noite (artigo 248). Além disso, estabelece, como regra, que a jornada excedente de oito horas será considerada labor extraordinário, facultando-se ao empregador a compensação por período equivalente ou o seu pagamento (artigos 249 e 250). 3. As normas de tutela da categoria inseridas na CLT revelam-se vantajosas aos trabalhadores por ela abrangidos, auferindo benesses mais consentâneas com as peculiaridades do trabalho marítimo, devendo, assim, ser interpretadas em conjunto. 4. É lícita a previsão em norma coletiva de pagamento de número fixo de horas extras para empregados marítimos. Precedente do TST. Agravo de Instrumento a que se nega provimento. (TST, Proc.: AIRR - 229140-50.2008.5.09.0322, Rel. Min.: Maria Cristina Irigoyen Peduzzi, 8ª Turma, DEJT 09/04/2010.).

**Ementa:**

PREVIDENCIÁRIO. PROCESSUAL CIVIL. AÇÃO RESCISÓRIA. TRABALHADOR MARÍTIMO. APOSENTADORIA ESPECIAL. CONTAGEM DO TEMPO DE SERVIÇO. ANO MARÍTIMO. PEDIDO JULGADO PROCEDENTE. O ano marítimo é constituído por um período de 255 dias, implantado na vigência dos Institutos de Aposentadoria (IAPs) com o intuito de minorar o sofrimento dos trabalhadores marítimos, ocasionado pelo confinamento. Com a edição da EC nº 20/98, ficou proibida a utilização de tempo fictício para a contagem de tempo de contribuição. Tal, entretanto, não obsta a contagem do tempo pelo ano marítimo, anteriormente à sua edição, como reconhecido pelo próprio INSS, com a edição da Instrução Normativa nº 20 INSS/PRES, de 10/10/07, e suas alterações posteriores, dentre elas a IN nº 27, de 2/5/08. 2. O ano marítimo existe em razão da jornada de trabalho diferenciada e o tempo de 25 anos para aposentadoria especial, em razão da insalubridade a que se submetem os marítimos e os trabalhadores das demais categorias consideradas atividades insalubres. 3. A aposentadoria do autor data de 1987. Assim, cabível a contagem do seu tempo de serviço considerando-se o ano marítimo de 255 dias e a concessão da aposentadoria especial, uma vez comprovado o exercício de atividade especial por tempo superior ao mínimo exigido pelo Decreto 83.080/79. 4. Ação rescisória julgada procedente. (STJ,

AÇÃO RESCISÓRIA, 2005/0107728-0 Rel. Min. ARNALDO ESTEVES LIMA, TERCEIRA SEÇÃO, DJ 23/03/2010).

**Ementa:**

SINDICATO. PRINCÍPIO DA UNICIDADE. Artigo 8º, II, da Constituição Federal. Em face do princípio da unicidade consagrado no inciso II do artigo 8º, da Constituição, têm razão os sindicatos recorrentes quando sustentam que o sindicato recorrido não pode abarcar, em sua base territorial, que o Estado de São Paulo, todas as categorias diferenciadas que aqueles representam e que integram com outras o grupo "trabalhadores marítimos" que este abrange. Recurso extraordinário conhecido e provido. (STF, RECURSO EXTRAORDINÁRIO 140190, Rel. Min. MOREIRA ALVES, DJ 20-05-1994).