

**MARINHA DO BRASIL  
CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA ESCOLA DE  
FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE**

**NICOLLE DE HOLANDA LEITÃO**

**A ORIGEM DO DIREITO MARÍTIMO E SUA APLICAÇÃO**

**RIO DE JANEIRO  
2015**

**NICOLLE DE HOLANDA LEITÃO**

**A ORIGEM DO DIREITO MARÍTIMO E SUA APLICAÇÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador: Professor Marcelo José das Neves  
Especialista em Direito Marítimo

**RIO DE JANEIRO  
2015**

**NICOLLE DE HOLANDA LEITÃO**

**A ORIGEM DO DIREITO MARÍTIMO E SUA APLICAÇÃO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Orientador: Professor Marcelo José das Neves

Especialista em Direito Marítimo

---

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a Deus, graças a Ele consegui chegar onde estou e pude enfrentar todas as adversidades. Agradeço também ao meu pai Wellyngton de Souza Leitão e à minha incrível mãe Adriana de Holanda Leitão que me deram todo apoio e suporte necessário para que eu obtivesse êxito em meus objetivos e estiveram sempre ao meu lado em todos os momentos. Agradeço a minha avó Ilma Ferreira de Holanda que buscou estar presente em minha vida e sempre me ajudou como podia.

A meus amigos que de alguma forma me ajudaram durante o projeto e todo o processo de formação.

A alguns membros do corpo docente do curso de náutica que contribuíram com a minha formação. Ao meu orientador Professor Marcelo Neves que sempre esteve de portas abertas para me ajudar e passou conhecimento claro e objetivo sobre conceitos estritamente necessários para minha carreira profissional.

## RESUMO

Não há dúvidas de que, ao longo da história da humanidade, as atividades marítimas exerceram um papel fundamental no desenvolvimento econômico das principais nações costeiras, tendo em vista o exuberante crescimento econômico da maior parte destas em detrimento de outras nações menores sem tradição marítima. Ainda hoje, é possível notar o papel de destaque que as atividades marítimas ocupam no cenário econômico global. Estima-se de que cerca de 95% do comércio mundial seja realizado por vias marítimas. Este trabalho trata dos conceitos básicos do Direito Marítimo, buscando concepções desde a origem da Organização Mundial do Trabalho (OIT), aprofundando-se a partir das primeiras civilizações e discorrendo sobre os diversos aspectos das relações trabalhistas do marítimo, e as Convenções que regem seu trabalho. O resultado pretendido é dar uma noção do assunto tratado pelo Direito do Trabalho Marítimo, bem como a importância de se dar continuidade aos estudos nessa área.

Palavras-chave: Direito. CLT. Marítimos. Convenção. Comércio.

## **ABSTRACT**

There is no doubt that, throughout the history of mankind, maritime activities played a key role in the economic development of major coastal nations with a view to the lush of most of these economic growth at the expense of other smaller nations with no maritime tradition. Even today, you can see the important role that maritime activities occupy in the global economic scenario. It is estimated that about 95% of world trade is carried by sea routes. This work deals with the basics of Maritime Law, seeking views from the origin of the International Labor Organization (ILO), deepening from the earliest civilizations and discussing the various aspects of maritime labor relations and the conventions governing its work. The intended result is to give a sense of the subject treated by the law of the Maritime Labor Convention, and the importance of continuing the studies in this area.

Keywords: Law. CLT. Maritime. Convention. Trade.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACT- Acordo Coletivo de Trabalho

CCT- Convenção Coletiva de Trabalho

CLT- Consolidação das Leis Trabalhistas

IMO- International Maritime Organization, adaptado para *Organização Marítima Internacional*

Lesta- Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário

MARPOL- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, adaptado para *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Marinha Oriunda de Navios*

OIT- Organização Internacional do Trabalho

Rlesta- Regulamento da lei de segurança do tráfego aquaviário

SOLAS- International Convention for the Safety of Life at Sea, adaptado para *Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar*

STCW- International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafares, adaptado para *Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para os Marítimos*

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	<b>09</b>
<b>1.1 Origem e Fundamentos</b>	<b>09</b>
<b>1.2 Motivação</b>	<b>12</b>
<b>2 Natureza jurídica</b>	<b>13</b>
<b>3 Direito do trabalho marítimo</b>	<b>14</b>
<b>3.1 Direito do Trabalho</b>	<b>14</b>
3.1.1 Os direitos trabalhistas no Brasil	14
3.1.2 Os direitos trabalhistas nas constituições	15
<b>3.2 A Regulamentação Internacional do Trabalho Marítimo</b>	<b>16</b>
<b>3.3 A Regulamentação do Trabalho Marítimo no Brasil</b>	<b>18</b>
3.3.1 Consolidação das Leis Trabalhistas	19
3.3.2 Convenção coletiva de trabalho e acordo coletivo de trabalho	19
<b>4 Convenções e Regulamentações do Trabalho Marítimo</b>	<b>21</b>
<b>4.1 Maritime Labor Convention, 2006 (MLC, 2006)</b>	<b>21</b>
<b>4.2 Convenções da IMO</b>	<b>22</b>
4.2.1 Convenção SOLAS	22
4.2.2 Convenção STCW	24
<b>4.3 A NORMAM 13</b>	<b>25</b>
<b>5 A relações de trabalho mediante a legislação brasileira</b>	<b>27</b>
<b>6 A Nacionalização do Trabalho</b>	<b>28</b>
<b>7 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>29</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>30</b>



# 1 INTRODUÇÃO

## 1.1 Origem e fundamentos

O Direito Marítimo e da navegação são primitivos e contemporâneos, ligados diretamente à própria história da civilização, bastando para tanto se imaginar que o mar foi o espaço físico utilizado pelos povos da Antiguidade na busca de suas grandes conquistas. É evidente que naquela época tudo era feito de maneira rudimentar, pois que o homem não tinha acesso aos conhecimentos técnicos suficientes para navegar. E assim sendo, com efeito, suas viagens se tornavam uma grande aventura marítima, baseadas na prática, nos usos e costumes e sobretudo na intuição dos navegadores de que se tem notícia, tal como os fenícios, egípcios, gregos, romanos, dentre outros que ficaram conhecidos na história universal pela arte de navegar.

O mau tempo constituía perigo mortal para a navegação se as condições não fossem favoráveis. Durante séculos só se navegava quando da “bela estação” e, assim mesmo, só durante o dia. Antes de anoitecer, o navio ou embarcação ancorava ao largo do litoral, em local que oferecesse menor risco para a guarnição, ou então, caso o tempo fosse ameaçador, era ele levado para a terra.

O mar era respeitado quando se conhecia a sua agitação, durante novembro a fevereiro, tanto que os gregos só navegavam de março a outubro e em Roma o mar era aberto à navegação de seis (6) de março a três (3) de novembro. Tudo isso foi, aos poucos, sendo amenizado e superado pela técnica. E mesmo assim, não foram abandonados certos hábitos antigos, como a fixação e a orientação pelo sol, pelas estrelas, etc., de forma que se mantém ainda aquele extraordinário senso marinheiro dos antigos. Esse senso é tao rigoroso, exigindo grande atenção por parte dos marujos, que até hoje é usado o “serviço de quarto”, a fim de não esgotar as energias dos marujos com a atenção prolongada.

Existiam poucas opções para os navegadores da Antiguidade, pois só havia a navegação costeira, que se baseava em pontos fixos em terra para orientação da derrota(rota) do navio; a navegação era estimada, através da velocidade, direção da corrente e outros aspectos pelos quais se utilizavam para estimar a posição do navio e astros, que permitiam a determinação da direção dos navios. Somente com o surgimento da bússola, do sextante, das cartas náuticas, dos radares e da sinalização náutica, dentre outros recursos do gênero, é que se tornou possível o desenvolvimento e a segurança da navegação.

Com a intensificação crescente da navegação e do comércio pelo mar, surgiu a necessidade de serem criadas e adotadas normas específicas. Foi o conjunto dessas regras que constituiu o denominado *direito marítimo*.

Nota-se que o direito marítimo não se formou de um momento para o outro. É produto de uma gestação através do tempo. Ao longo da história, diversas regras existiram sobre o Direito Marítimo, dentre elas o Código de Hamurabi, contendo regras sobre construção naval, fretamento de navios a vela e remo, responsabilidade do fretador, abalroação e indenização em caso de danos, etc.

Os gregos já conheciam o *foenus nauticum*, na época o nome dado a um contrato de dinheiro a risco ou de câmbio marítimo, o qual regia o Código de Manu, em que o dinheiro emprestado só seria restituído no caso de sucesso na expedição marítima, em face dos riscos determinantes da navegação marítima.

Na antiguidade, porém, o mais importante monumento compõem o que se denomina as leis de RODES, que exerceram grande influência entre os povos antigos. Aliás, é conhecida a passagem narrada no Digesto, em que Eudemon de Nicomédia, havendo naufragado, queixava-se ao Imperador Antonino de que fora saqueado pelos habitantes das ilhas Cícladas, ao que o Imperador respondeu que era o senhor do mundo, mas que o mar estava sujeito às leis de Rodes e não outra qualquer.

Os transportes de longa distância foram monopolizados pelos muçulmanos a partir da queda de Constantinopla( atualmente Istanbul), em 1453. As travessias oceânicas, que permitiram a colonização do novo mundo tornaram-se praticáveis após inúmeras alterações técnicas.

Das páginas da história, destaca-se o exemplo de Portugal. Por volta do século XV, os muçulmanos ainda representavam uma ameaça e os piratas sarracenos atacavam e saqueavam as cidades européias no Mediterrâneo. Juntamente com Gênova e Veneza, ou mouros detinham o monopólio das especiarias vindas do Oriente que, naquele tempo, eram indispensáveis para a conservação dos alimentos.

Diante de tal realidade, D. Manoel indagava-se o que poderia fazer para melhorar o bem-estar de seu povo. Decidiu-se por encontrar uma saída marítima para as Índias, contornando a África e enfraquecendo o poder do Islã em suas próprias fontes. Tal estratégia marítima estabeleceu uma descontinuidade histórica, abrindo caminho não só para as Índias mas, para a era das grandes navegações e da expansão do mundo. Assim, um pequeno país, ao empregar genialmente o seu poder marítimo, mudou o curso da história.

Na Idade Média, o comércio marítimo teve maior desenvolvimento, o que acarretou no surgimento de diversas coletâneas de direito marítimo de origem genuína e sem uma lei propriamente dita, principalmente nas cidades italianas. A exemplo disso, encontramos as cidades de Pisa e Veneza e, sobretudo a cidade de Amalfi, talvez a primeira cidade da Idade Média a desenvolver um intenso e largo comércio marítimo e a elaborar um “direito marítimo”, titulado por “A Tábua Amalfitana”.

No período medieval tivemos dois principais institutos jurídicos de fundamental importância :

1) Consulado do Mar: coleção de costumes vigentes no Mediterrâneo, compilada por autor desconhecido, aplicados pelos cônsules do mar. Foi publicado em catalã, em Barcelona, em data desconhecida dos estudiosos. A partir do século XV passou a vigorar em toda a bacia do Mediterrâneo e regulou a relação entre armadores, carregadores, capitães e marinheiros.

2) Rolos de Oléron, ou Julgamentos de Oléron: coleção de costumes marítimos, também compilados por autor desconhecido, no período entre o século XI e XII. Eram julgamentos redigidos em pergaminhos e conservados enrolados, derivados da França, sede de um amplo comércio de vinho e sal, por isso o nome de Rolos de Oléron<sup>1</sup>. Ele regulou a matérias de importância ímpar, vigentes até os dias atuais, como obrigação de não abandonar o navio sem ordem do capitão; salvamento do navio naufragado; alijamento; praticagem; in navegabilidade do navio; morte de tripulante em viagem; sustento da tripulação; sacrifício do mastro e da âncora para salvação comum; e as responsabilidades do capitão e da tripulação em relação à carga durante a viagem.

Com o desenvolvimento da navegação e os grandes descobrimentos marítimos, coube à França, durante o reinado de Luís XIV, por iniciativa do Ministro Colbert, apresentar a célebre Ordenação de 1681, com a finalidade de unificar e nacionalizar o direito marítimo, foi a base deste por quase dois séculos.

Foi elaborado em 1807, o Código Comercial Francês, a pedido de Napoleão Bonaparte, que o promulgou em 1808 com o nome de Código de Napoleão, o qual exerceu grande influência nas legislações estrangeiras, inclusive a brasileira. A conquista napoleônica impôs, ainda, ao Reino Italiano o código comercial, sendo que somente após a unificação

---

<sup>1</sup> Rolos de Óleron: Rolos Julgados - Regras escritas em pergaminho que tiveram influência em legislações de países europeus até no presente Século.

legislativa do reino italiano foi promulgado o Código do Comércio, em 25 de junho de 1865, vigorando hoje o Código de Navegação.

Em 1893, o Congresso Americano aprovou o Harter Act , representando um avanço no equilíbrio de interesses quanto à responsabilidade das partes contratantes do transporte marítimo. A linha adotada naquele diploma foi sustentada na Convenção de Bruxelas.

Em 1936, o Congresso dos Estados Unidos aprovou o *Carriage of Goods by Sea Act* (Cogsa), após a adesão à Convenção. Vários outros países, a partir daí, editaram leis baseadas na referida Convenção, tais como a Inglaterra em 1971 e o Canadá, em 1936.

No Brasil, durante muito tempo, a legislação comercial vigente foi a mesma do Reino de Portugal, até porque o Brasil foi colônia portuguesa até 1822, quando se tornou independente.

Em 25 de junho de 1850, a legislação marítima brasileira passou a ser regida pela parte segunda do Código Comercial, de influência quase absoluta do Código Napoleônico. A partir de então, surgiram outras inúmeras legislações regulamentando o direito marítimo e da navegação.

## **1. 2 Motivação**

O direito marítimo veio para suprir a necessidade de regulação das atividades que envolvem o mar, tanto relativas ao comércio quanto à navegação. Devido à importância do papel que a Marinha Mercante tem no atual cenário econômico, principalmente por causa do setor offshore e de petróleo e gás, o Direito Marítimo passa a ter maior relevância, apesar do escasso estudo doutrinário e insuficiente estruturação legal, sem contar do pouco material encontrado explicitando esse assunto. O presente estudo pretende fazer uma análise do quadro normativo brasileiro, enfatizando a segurança da navegação e prevenção da poluição do meio ambiente marinho.

## 2 NATUREZA JURÍDICA

De acordo com a definição de bens móveis, prevista no artigo 82 da lei civil, e considerando a definição de navio supra indicada, deve o navio figurar entre os bens móveis. No entanto, em determinadas circunstâncias, o navio adquire todas as características de um bem imóvel, como é o caso da prova de propriedade, que somente se faz mediante documento escrito, devidamente transcrito no registro marítimo, ou, no caso do Brasil, a inscrição na Capitania dos Portos e no Tribunal Marítimo.

Embora bem móvel, e assim considerado juridicamente, sujeita-se à ordem jurídica dos bens imóveis somente nos casos expressamente indicados por lei, pode-se defini-lo por coisa móvel *sui generis*.

No entanto, em determinadas situações, o navio, apesar de coisa móvel, precisa estar subordinado ao regime dos bens imóveis, devido ao seu elevado valor e os recursos que são movimentados pela atividade marítima.

Outro ponto a se destacar é que, apesar de bem móvel, trata-se a embarcação como um todo composto de várias partes e diversos acessórios que, em sua decomposição faz desaparecer a sua qualidade de navio. Um navio, sem seus acessórios, perde a característica de embarcação. Ao mesmo tempo, pode-se ver que a substituição realizada pouco a pouco, de algumas ou de todas as peças, conquanto com certa continuidade, não o desnaturam, conservando-se a mesma identidade do navio.

### **3 DIREITO DO TRABALHO MARÍTIMO**

Objeto de poucos estudos no Brasil, o Direito do Trabalho Marítimo envolve diversos aspectos do Direito do Trabalho, como as leis que constam na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), além de uma série de convenções internacionais, adotadas pelo país, que amparam o marítimo e definem padrões mínimos de condições de trabalho, segurança, formação, treinamento, e demais.

#### **3.1 Direito do Trabalho**

Direito do Trabalho é o ramo da ciência do direito que tem por objeto as normas, as instituições jurídicas e os princípios que disciplinam as relações de trabalho subordinado, determinam os seus sujeitos e as organizações destinadas à proteção desse trabalho em sua estrutura e atividade.

As normas do Direito do Trabalho, por sua natureza, pertencem ao direito privado, no que concerne aos contratos de trabalho, e, ao direito público, pertencem as normas referentes ao processo trabalhista. Em seu conceito de ordenamento jurídico, o Direito do Trabalho, abrange além das normas jurídicas, as instituições, as relações entre as normas consideradas como um conjunto, e que não são unicamente estatais, mas também elaboradas pelos grupos sociais, especialmente as organizações sindicais, os princípios e outros aspectos. O direito do trabalho situa-se como um ordenamento abaixo do Estado, reconhecido pelo Estado, com características próprias, pondo-se como ordenamento, relacionado com o Estado com o qual se coordena ou ao qual se subordina, específico das normas, instituições e relações jurídicas individuais e coletivas de natureza trabalhista.

##### **3.1.1 Os direitos trabalhistas no Brasil**

Com o fim da escravidão em 1888, iniciou-se no Brasil uma série de discussões acerca dos direitos dos trabalhadores e as formas de solução de conflitos entre patrões e empregados. Tais debates já eram assuntos em voga na Europa, que vivia os efeitos da Revolução Industrial, esta que impulsionou o processo de mecanização dos sistemas de produção, causando um grande aumento no número de desempregados.

As condições de trabalho precárias, que submetiam os trabalhadores a ambientes confinados, abafados, sujos e com péssima iluminação, somados com os baixos salários e

jornada de trabalho elevada, incentivaram as lutas por direitos trabalhistas. Foram formadas pelos trabalhadores as trade unions (espécie de sindicatos), que lutavam por melhores condições de trabalho. Os movimentos organizados de operários brasileiros foram inspirados nessas manifestações.

No Brasil, as primeiras normas de proteção ao trabalhador surgiram a partir da última década do século XIX. O decreto 1.313, que regulamentava o trabalho de menores, surgiu em 1891. A lei de sindicalização rural foi criada em 1903, e em 1907 foi criada a lei que regulava a sindicalização de todas as profissões. Em 1917 houve a primeira tentativa de formação de um Código do Trabalho. Em 1918 foi criado o Departamento Nacional do Trabalho. E em 1923, surgiu o Conselho Nacional do Trabalho, vinculado ao então Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Somente após a subida de Getúlio Vargas ao poder, em 1930, que a Justiça do Trabalho e a proteção dos direitos dos trabalhadores realmente despontaram. O decreto 19.433, de 26 de novembro daquele ano, criou o Ministério do Trabalho.

### 3.1.2 Os direitos trabalhistas nas constituições

A constituição de 1934, em seu artigo 122, deu o passo decisivo para a criação da justiça trabalhista no Brasil, que passou a aplicar a Consolidação das Leis do Trabalho e trouxe avanços sociais importantes para os trabalhadores: instituiu o salário mínimo, a jornada de trabalho de oito horas, o repouso semanal, as férias anuais remuneradas e a indenização por dispensa sem justa causa. Associações profissionais e sindicatos passaram a ser reconhecidos, com o direito de funcionar autonomamente.

Após o fim da Era Vargas, a assembleia constituinte de 1946 acrescentou à legislação uma série de direitos antes ignorados: reconhecimento do direito de greve, repouso remunerado em domingo e feriados e extensão do direito à indenização de antiguidades e à estabilidade do trabalhador rural. A integração do seguro contra acidentes de trabalho no sistema da Previdência Social foi outra conquista importante da época. De acordo com o art. 1º do Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (RLesta), onde se estabelece a classificação dos grupos de aquaviários no Brasil, são descritos seis grupos de profissionais da Marinha Mercante, sendo o primeiro grupo: marítimos, o segundo fluviários, o terceiro pescadores, o quarto mergulhadores, o quinto práticos e o sexto grupo agentes de manobra e docagem.

Utilizando-se estritamente de sua atuação laboral, são considerados trabalhadores marítimos as pessoas empregadas, contratadas ou que trabalham em qualquer cargo a bordo de um navio dedicado à navegação marítima, de propriedade pública ou privada, que não seja um navio de guerra. No regime jurídico brasileiro, os marítimos são 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, e estão sujeitos às normas dos artigos 248 a 252, ainda em vigor na CLT. O art. 2º da Lei nº 9.537/98, determina que é considerado um aquaviário, o trabalhador com habilitação certificada pela Autoridade Marítima, para operar embarcações em caráter profissional. Esta Lei também define o tripulante como o “aquaviário ou amador que exerce funções, embarcado, na operação da embarcação” sendo que a estes se aplicará a legislação especial dos marítimos. A Maritime Labour Convention (MLC), 2006 considera “marítimo” ou “gente do mar” qualquer pessoa empregada, contratada ou que trabalha, a qualquer título a bordo de um navio.

### **3.2 A Regulamentação Internacional do Trabalho Marítimo**

Estudos e a própria observação do cotidiano dos mercantes evidenciam que o marítimo é constantemente submetido a condições de trabalho em ambiente insalubre de permanente risco, e que o privam do convívio familiar, além de terem que se habituar a uma forma de trabalho atípica que são compostas de confinamento e condições de deslocamento constante entre diferentes portos tanto nacionais quanto internacionais. A importância da atividade na economia globalizada e as várias características que tornam o trabalho marítimo diferenciado dos demais tem, ao longo dos anos, feito deste o objeto de várias iniciativas regulatórias movidas especialmente pela OIT e a IMO.

Organização Internacional do Trabalho- A OIT é a agência das Nações Unidas dedicada a promover a justiça social e os direitos humanos e trabalhistas reconhecidos internacionalmente. Consagrou-se em 1946 como o primeiro organismo especializado da ONU. A OIT ajuda a alavancar o acesso ao trabalho decente e produtivo, em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade. Sua estrutura é tripartite, composta de representantes de governos e de organizações de empregadores e de trabalhadores, de cada país, e fornece uma plataforma única para a promoção do trabalho para homens e



mulheres. O Trabalho Decente é o ponto de convergência dos quatro objetivos estratégicos da OIT: o respeito aos direitos no trabalho, em especial aqueles definidos como fundamentais pela Declaração Relativa aos Direitos e Princípios Fundamentais no Trabalho e seu seguimento adotada em 1998; a promoção do emprego produtivo e de qualidade; a extensão da proteção social e fortalecimento do diálogo social. Para atingir seus objetivos, a OIT conta com inigualável habilidade e conhecimento sobre o mundo do trabalho, adquirida ao longo de mais de 90 anos de existência.

Ela promove a seus membros, e a sociedade como um todo, uma variedade de ações, como:

- Formulação de políticas e programas internacionais para promover os direitos humanos básicos, melhorar as condições de trabalho e de vida e aumentar as oportunidades de emprego;
- Criação de normas internacionais do trabalho apoiadas num sistema único para supervisionar a sua aplicação;
- Um extenso programa de cooperação técnica internacional, formulado e implementado numa parceria ativa com os membros e ajuda -los a colocar essas políticas em prática de uma forma eficaz;
- Formação, educação e atividades de pesquisa para ajudar a avançar todos esses esforços. As convenções, uma vez ratificadas por decisão soberana de um país, passam a fazer parte de seu ordenamento jurídico. O Brasil está entre os membros fundadores da OIT e participa da Conferência Internacional do Trabalho desde sua primeira reunião. A OIT vem desenvolvendo uma série de convenções e resoluções, devido às especificidades e as características do trabalho marítimo, e procura interagir com a IMO para o estabelecimento de convenções, normas e resoluções relativas aos marítimos.

International Maritime Organization - A IMO foi criada em 1948, como uma agência especializada na estrutura da ONU com os propósitos de promover mecanismos de cooperação, segurança marítima, prevenção da poluição marinha oriunda de navios e facilitação do tráfego marítimo. Tem sua sede em Londres, Inglaterra, conta com 169 Estados Membros e três Membros Associados. Sua Convenção foi ratificada pelo Brasil em 17 de março de 1957. É compreendida por uma Assembleia, constituída por todos os seus Estados Membros, que é o mais alto órgão da Organização, um Conselho, integrado

por quarenta Membros eleitos pela Assembleia, que é o órgão executivo da Organização e Comitês e Subcomitês, que são os órgãos técnicos. O transporte marítimo é talvez a mais internacional das indústrias do mundo, servindo mais de 90 por cento do comércio global, levando grandes quantidades de carga de forma eficaz, limpa e segura. Visto isso, e considerando-se que a cadeia de propriedade e gestão de qualquer navio pode englobar muitos países e os navios se deslocam entre diferentes jurisdições, muitas vezes longe do país de registro, é necessário, portanto, o desenvolvimento de normas internacionais para regular o transporte marítimo. Os primeiros tratados marítimos datam do século 19. Mais tarde, com o desastre do Titanic, em 1912, se viu a necessidade da criação de uma convenção que garantisse as normas mínimas de segurança da vida humana no mar. Criou-se, então, a Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) ainda o tratado mais importante no contexto da segurança marítima. A convenção que instituiu a IMO foi adotada em Genebra em 1948 e a Organização encontrou-se pela primeira vez em 1959. A principal tarefa da IMO tem sido, desde então, a de desenvolver e manter um padrão regulamentar global para o transporte marítimo e seu mandato de hoje inclui a segurança marítima, as preocupações ambientais, questões jurídicas, cooperação técnica e a eficácia da navegação. As comissões especializadas da IMO e os seus subcomitês são o foco para o trabalho técnico para atualizar a legislação existente ou desenvolver e adotar novas regulamentações, com reuniões com a participação de especialistas marítimos dos Estados Membros, juntamente com os de interesse de organizações intergovernamentais e não-governamentais. O resultado é um conjunto de convenções internacionais, respaldados em centenas de recomendações que regem todos os aspectos do transporte marítimo. Há, em primeiro lugar, as medidas destinadas à prevenção de acidentes, incluindo normas para o navio desde o projeto, à construção, equipamento, funcionamento e tripulação. As principais convenções da IMO podem ser consideradas a SOLAS, a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição Marinha Oriunda de Navios (MARPOL) e a Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos (STCW).

### **3.3 A Regulamentação do Trabalho Marítimo no Brasil**

Para se entender mais sobre as relações trabalhistas do marítimo no Brasil, e tomar conhecimento a respeito das leis que amparam a sua atividade, é necessário que se

conheça também os órgãos responsáveis por tal regulamentação no país, bem como seus principais mecanismos.

### 3.3.1 Consolidação das leis trabalhistas

A CLT surgiu pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1 de maio de 1943, unificando toda legislação trabalhista existente no Brasil. Seu principal objetivo é a regulamentação das relações individuais e coletivas do trabalho, nela previstas. Surgiu devida a necessidade de se criar uma legislação que atendesse à necessidade de proteção do trabalhador, dentro de um contexto de "estado regulamentador".

Desde sua publicação já sofreu várias alterações, visando adaptar o texto às nuances da modernidade. Apesar disso, ela continua sendo o principal instrumento para regulamentar as relações de trabalho e proteger os trabalhadores.

Seus principais assuntos são o Registro do Trabalhador/Carteira de Trabalho, a Jornada de Trabalho, Período de Descanso, Férias, Medicina do Trabalho, Categorias Especiais de Trabalhadores, Proteção do Trabalho da Mulher, Contratos Individuais de Trabalho, Organização Sindical, Convenções Coletivas, Fiscalização, Justiça do Trabalho e Processo Trabalhista.

A CLT vem, ao longo dos anos, cumprindo seu papel, especialmente na proteção dos direitos do trabalhador. No contexto do trabalho marítimo, tem relevância nos aspectos que norteiam os contratos de trabalho, que garante aos marítimos brasileiros proteção legal.

### 3.3.2 Convenção coletiva de trabalho e acordo coletivo de trabalho

Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) é um acordo de caráter normativo, pelo qual dois ou mais sindicatos representativos das categorias econômicas e profissionais estipulam condições de trabalho aplicáveis, no âmbito das respectivas representações, às relações individuais de trabalho, segundo o Art 611 da CLT .

Possui natureza de norma jurídica, aplica-se a todas as empresas e a todos os trabalhadores dos sindicatos estipulantes na base territorial, sócios ou não do sindicato, seus efeitos alcançam todos os membros da categoria.

Por sua vez, os Acordos Coletivos de Trabalhos (ACT), estabelecidos pela CLT, são os acordos de caráter normativo, pelos quais o sindicato profissional celebra com

uma ou mais empresas da correspondente categoria, condições de trabalho aplicáveis no âmbito da empresa ou das empresas acordantes às respectivas relações de trabalho.

As CCT e os ACT representam hoje ferramentas de fundamental importância para o trabalhador marítimo, visto que, devido às singularidades de seu trabalho, a legislação brasileira, e nem mesmo as convenções internacionais que retratam este assunto, são capazes de cobrir todos os aspectos de relevância para este trabalhador em seu local de exercício da função, além disso, o uso daqueles buscam garantir que os direitos previstos em lei sejam cumpridos, uma vez que o sindicato ouvirá os trabalhadores da categoria para a elaboração dos requisitos a constarem nas propostas de CCT e ACT.

## **4 CONVENÇÕES E REGULAMENTAÇÕES DO TRABALHO MARÍTIMO**

As normas que regem o trabalho marítimo, de maneira global, baseiam-se em Convenções, desenvolvidos por órgãos de abrangência mundial, como OIT e IMO, onde os países membros participam da elaboração das mesmas. Já no âmbito nacional, há leis trabalhistas que tratam alguns aspectos do trabalho marítimo, Resoluções Normativas (RN), as Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) que regulamentam, além de ferramentas como as Convenções Coletivas de Trabalho (CCT) e seus respectivos Acordos Coletivos de Trabalho (ACT). O Brasil é também signatário de várias convenções da OIT e IMO que definem os padrões mínimos a serem adotados para assegurar condições decentes de trabalho para o marítimo.

### **4.1 Maritime Labor Convention, 2006 (MLC, 2006)**

Em vigor desde 20 de agosto de 2013, a Convenção do Trabalho Marítimo da OIT, também conhecida por MLC 2006, constitui uma nova "carta dos direitos", garantindo proteção a cerca de 1,5 milhões de trabalhadores marítimos em todo o mundo. Ratificada por 53 países, a MLC estabelece requisitos mínimos para os trabalhadores marítimos em navios. Contém provisões sobre as condições de emprego, horários de trabalho e de descanso, alojamento, instalações recreativas, alimentação, cuidados de saúde e bem-estar e proteção social.

Esta convenção se aplica a todos os navios públicos ou privados destinados a atividades comerciais, exceto os de pesca, os e construção tradicional e os auxiliares da marinha de guerra.

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF), a Federação Internacional de Armadores (ISF) e a IMO apoiam a convenção. Juntamente com a SOLAS, a MARPOL e a STCW, a MLC 2006 é considerada um dos regulamentos mais importantes relacionados ao transporte marítimo internacional. A MLC 2006 é constituída por três partes distintas, porém ligadas entre si, sendo elas: os artigos, as regras e o código. Os direitos e princípios fundamentais são estabelecidos pelos artigos e pelas regras, assim como as obrigações fundamentais dos países que ratificaram a convenção. Já o código determina o modo de aplicação das regras, e é composto por duas partes: a das normas obrigatórias (parte A) e dos princípios orientadores não obrigatórios (parte B). As regras abordam questões variadas, como: condições de trabalho, horários

de trabalho e repouso, acomodações, áreas de recreação, alimentação, cuidados médicos, entre outros.

Vale ressaltar que o Brasil ainda não é signatário da MLC 2006, pois acredita que a atual legislação, as normas e regulamentações, bem como as convenções da OIT adotadas pelo país, suprem a abrangência necessária do tema.

## **4.2 Convenções da IMO**

As convenções da IMO são, no âmbito global, junto com as Convenções da OIT, os mecanismos de maior pertinência para o trabalho marítimo. Ao levar-se em consideração a pluralidade presente nas embarcações mercantes, com profissionais oriundos de diversas nacionalidades, pode-se concluir que apenas uma legislação local não seria suficiente para garantir os direitos trabalhistas e a segurança destes trabalhadores, especialmente aqueles que trabalham longe de seus países, ou em embarcações que operam em diferentes portos.

Nesse contexto, destacam-se as Convenções SOLAS, Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, e a Convenção STCW, Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para os Marítimos, visto que estas retratam dois dos principais objetos do trabalhador marítimo, a sua segurança no local de trabalho, e a sua certificação e habilitação para exercer tal função.

Tais Convenções foram desenvolvidas ao longo dos anos, com a observação das necessidades. À medida que ocorreram fatos que foram delineando a história do trabalho marítimo, juntamente com o avanço da tecnologia empregada no desenvolvimento das embarcações, o que demanda sempre melhorias no aperfeiçoamento dos profissionais da área, foram feitas modificações pertinentes nas convenções.

### **4.2.1 Convenção SOLAS**

A Convenção SOLAS é geralmente considerada como o mais importante de todos os tratados internacionais em matéria de segurança dos navios mercantes. A primeira versão foi aprovada em 1914, em resposta ao desastre do Titanic, a segunda em 1929, a terceira em 1948 e a quarta em 1960. A Convenção em vigor hoje é conhecida como SOLAS 1974.

O principal objetivo da Convenção SOLAS é especificar os padrões mínimos para a construção, aparelhamento e operação de navios. Os países membros são responsáveis por assegurar que os navios sob sua bandeira cumpram as exigências. As disposições

permitem também que um país membro inspecione navios de outros países membros se houver razões para crer que não estão em conformidade com os requisitos da convenção - este procedimento é conhecido como Port State Control.

A SOLAS inclui artigos que estabelece:

- Regulamentos relativos ao levantamento dos diversos tipos de navios e à emissão de documentos, significando que o navio satisfaz os requisitos da Convenção;
- A subdivisão dos navios de passageiros em compartimentos estanques de forma que após danos ao casco do navio, o navio vai permanecer à tona e estável;
- Requisitos para água e esgoto;
- Máquinas e instalações eléctricas que garantam que os serviços essenciais para a segurança do navio, passageiros e tripulantes sejam mantidas sob diferentes condições de emergência;
- Prevenção de incêndios, detecção de incêndio e extinção de incêndio;
- Requisitos para os meios de salvação e dispositivos, incluindo barcos de salvamento e coletes de acordo com tipo de navio;
- Transporte de equipamentos destinados a melhorar as chances de recuperação após um acidente, incluindo satélites emergência indicando radiobalizas posição (EPIRB), busca e salvamento, transponders (SARTs) para a localização do navio ou embarcação de sobrevivência;
- Disposições relativas à classificação, embalagem, marcação, rotulagem e sinalização, de documentação e de estiva de mercadorias perigosas que devem seguir as normas da IMO;
- Requisitos de segurança para instalações portuárias etc.

#### 4.2.2 Convenção STCW

A Convenção STCW de 1978 foi a primeira a estabelecer os requisitos básicos de formação, certificação e serviços de quarto para os marítimos a nível internacional. Anteriormente, tais normas eram estabelecidas por governos individuais, geralmente sem referência às práticas de outros países, fazendo com que as normas e procedimentos variassem muito entre países distintos, mesmo sendo o transporte marítimo o mais internacional de todos os setores. Assim, a STCW estabelece as normas que os países são obrigados a cumprir em relação a formação, certificação e serviços de quarto para os marítimos.

As alterações de 1995 representaram uma importante revisão da Convenção, pois corrigiram ambiguidades no texto original, que resultavam em diferentes interpretações. Essas alterações entraram em vigor em 1 de Fevereiro de 1997. Uma das principais características da revisão foi a divisão do anexo técnico em regulamentos. Assim como antes, o mesmo foi dividido em capítulos, porém, um novo Código foi elaborado, para o qual muitos regulamentos técnicos foram transferidos. O código foi dividido em duas partes, sendo uma de normas obrigatórias (parte A) e outra de normas recomendadas (parte B). Ao dividir os regulamentos desta forma, a tarefa de revisão e atualização das normas se tornam mais simples.

Outra mudança importante foi a exigência de que os países membros fornecessem para a IMO informações detalhadas a respeito das medidas administrativas tomadas para garantir o cumprimento da Convenção, cursos de educação e formação, procedimentos de certificação e outros fatores relevantes para implementação. As informações são avaliadas por pessoas nomeadas pelas partes, que informam sobre suas conclusões ao secretário-geral da OMI, que, por sua vez, se reporta ao Comitê de Segurança Marítima (MSC). Esta foi a primeira vez que a IMO tinha sido convidada a agir em relação ao cumprimento e implementação das normas. Em geral, essas tarefas são de responsabilidade dos países membros. As normas contidas na Convenção são apoiadas por seções do Código STCW. De um modo geral, a Convenção contém requisitos básicos que são então elucidados e explicados no Código. A Parte A do Código é obrigatória e as normas exigidas são dadas em detalhes em uma série de tabelas. A Parte B do Código contém orientações recomendadas, que se destina a ajudar as partes a implementar a Convenção. As medidas sugeridas não são obrigatórias e os exemplos dados são destinados apenas para ilustrar como determinados requisitos da Convenção poderão ser respeitados.

No período de 21 a 25 de junho de 2010, foi realizado em Manila uma conferência onde participaram 85 países membros da Convenção STCW/78, bem como representantes da OIT, que introduziu várias alterações significativas na Convenção. Essas alterações entraram em vigor em 1 de janeiro de 2012. Entre as alterações aprovadas, há uma série de mudanças importantes para cada capítulo da Convenção e do Código, incluindo:

- Reforço das medidas para evitar práticas fraudulentas associadas com certificados de Competência e fortalecer o processo de avaliação;
- Revisão das horas de trabalho e descanso e novas exigências para a prevenção do abuso de drogas e álcool, bem como as normas atualizadas relativas à saúde dos marítimos;



- Formação dos requisitos de Segurança (Safety) e de Proteção (Security) devem ser ministrados separadamente para melhor entendimento dos mesmos requisitos;
- Novos requisitos de certificação para os marítimos;
- Novas exigências relativas à formação em tecnologia, como as Cartas Eletrônicas (ECDIS - Electronic Chart Display Information System);
- Novos requisitos para a formação da consciência do ambiente marinho e treinamento em liderança e trabalho em equipe;
- Novos requisitos de formação e certificação para oficiais eletrotécnicos;
- Atualização dos requisitos de competência para os marítimos que tripulam todos os tipos de navios tanques;
- Novos requisitos para o treinamento de segurança, bem como disposições para garantir que os marítimos estão devidamente treinados para lidar com situações em que os navios são atacados por piratas;
- Horas de descanso a bordo mais alinhados com os preceitos de MLC 2006 a fim de prevenir a fadiga;
- Introdução de metodologia de treinamento moderno, incluindo o ensino à distância e aprendizagem baseada na web;
- Novo treinamento para os marítimos que tripulam navios que operam em águas polares;
- Orientação sobre a formação de pessoal que presta serviço de operação em embarcações de apoio “offshore” e para fainas de ancoragem/fundeio;
- Novo treinamento para o pessoal que opera o Sistema de Posicionamento Dinâmico (Dynamic Positioning System).

### **4.3 A NORMAM 13**

Como destacado anteriormente, o Brasil conta com leis, normas e regulamentações próprias, que complementam as convenções internacionais das quais o Brasil é signatário. Estas normas têm por finalidade assegurar ao trabalhador marítimo brasileiro respaldo legal quanto a sua ocupação, seus contratos de trabalho, salário, descanso, e inclusive sua aposentadoria.

As Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) são normas desenvolvidas pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) e pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), por meio de designação da Autoridade Marítima, e são de profundo valor para o trabalho

marítimo no Brasil, visto que normatizam os aspectos que envolvem a navegação, desde a formação de pessoal às regras sobre utilização dos objetos essenciais como cartas náuticas e auxiliares.

Conhecida como a NORMAM do aquaviário, a NORMAM 13 descreve, no contexto regulatório de ordem administrativa, aspectos fundamentais para a formação e certificação do aquaviário brasileiro.

Em seu capítulo 1 define as normas para ingresso de aquaviários nas categorias de oficiais, subalternos nos seis grupos anteriormente definidos conforme o RLesta, os procedimentos para inscrição, emissão da CIR, certificação, cômputo do tempo de embarque, bem como tempo de embarque para ascensão de categoria e aposentadoria.

No capítulo 2, a Normam 13 define todos os aspectos da carreira do aquaviário, bem como os grupos, as categorias e níveis de equivalência, as normas sobre o rol de equipagem e rol portuário.

O capítulo 3 trata das especificações para a inscrição de militar inativo da Marinha do Brasil na seção de convés, máquinas, câmara e saúde, e o capítulo 4 define as normas sobre as atribuições do comandante e tripulantes a bordo de embarcações mercantes nacionais, bem como as penalidades cabíveis.

## **5 AS RELAÇÕES DE TRABALHO MEDIANTE LEGISLAÇÃO BRASILEIRA**

De acordo com o Art 3º da CLT, “Considera-se empregado toda pessoa física que prestar serviços de natureza não eventual a empregador, sob a dependência deste e mediante salário”. Portanto, diante da legislação do Direito do Trabalho, a relação do trabalhador marítimo com o armador é de emprego, uma vez que o marítimo oferece sua força de trabalho à disposição do armador, de forma não eventual, mediante remuneração e subordinação.

Tal relação também é apresentada pelo art. 7º, parágrafo único, da Lei nº. 9.537/97, ao dispor que o embarque e desembarque do tripulante submete-se às regras do seu contrato de trabalho.

A legislação brasileira abrange outros aspectos que diferenciam o trabalho marítimo dos demais, como o seu regime de escala, suas férias anuais, a nacionalização do trabalho marítimo, entre outros. Estes aspectos compõem as relações de trabalho e são de vital importância para assegurar o bem estar do marítimo brasileiro em seus postos de trabalho.

## **6 A NACIONALIZAÇÃO DO TRABALHO**

Os artigos 368 a 371 abrangem as disposições especiais sobre a nacionalização da marinha mercante, a constar:

Art. 368. O comando de navio mercante nacional só poderá ser exercido por brasileiros nato.

Art. 369. A tripulação de navio ou embarcação nacional será constituída, pelo menos, de 4/3 (quatro terços) de brasileiros natos.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica aos navios nacionais de pesca, sujeitos à legislação específica.

Art. 370. As empresas de navegação organizarão as relações dos tripulantes das respectivas em barcações, enviando-as no prazo a que se refere a Seção II deste Capítulo à Delegacia do Trabalho onde as mesmas tiverem sede.

Parágrafo único. As relações a que alude o presente artigo obedecerão, na discriminação hierárquica e funcional do pessoal embarcado, ao quadro aprovado pelo regulamento das Capitania dos Portos.

Art. 371. A presente Seção é também aplicável aos serviços de navegação fluvial e lacustre e à praticagem nas barras, portos, rios, lagos e canais. Cabe ressaltar que os artigos supracitados aplicam-se às embarcações brasileiras.

Entretanto, nota-se em grande maioria na costa brasileira, embarcações das mais diversas bandeiras, devido às atividades de exploração do petróleo e os segmentos que as envolvem. Para estes casos, aplicam-se outras regras, onde leva-se em consideração o tempo de permanência destas embarcações em águas jurisdicionais brasileiras.

## **7 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

O presente estudo teve como objetivo uma análise do surgimento e desenvolvimento do direito marítimo no mundo, -cuja autonomia, no Brasil, é reconhecida pela CFRB/88 bem como suas fontes, objetivo e natureza jurídica. Além disso, foi descrita a situação do direito marítimo no Brasil atualmente .Também foi abordada a importância da criação de normas e legislações mais rigorosas relativas à segurança da navegação e prevenção da poluição no meio ambiente marinho, além da necessidade de que seja dada a devida importância para esse ramo do Direito, já que apresenta um papel relevante no contexto atual, frente à formação cada vez maior de aquaviários por ano.

## REFERÊNCIAS

A Criação da CLT. Tribunal Superior do Trabalho. Disponível em: <<http://www.tst.jus.br/web/70-anos-clt/historia>>. Acesso em: 19 jul. 2015.

ANJOS, J. Haroldo dos; CAMINHA, Carlos Rubens Gomes. **Curso de Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Ed. Renovar, 1992.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Apresentação de relatórios técnico-científicos. NBR 10719, ago. 2015.

Breve Introdução ao Direito Marítimo. Disponível em: <<http://www.salgues.com.br/vartigos.php?cod=6>>. Acesso em 12 ago 2015.

CASTRO JR., Osvaldo Agripino de. **Temas Atuais de direito do comércio internacional**. Santa Catarina: Editora, 2004.

Diretoria de Portos e Costas. Direito Marítimo do Trabalho - Unidade de Estudo Autônomo. 1. Ed. Rio de Janeiro, 2008.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e Prática do Direito Marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1998.

História. Organização Internacional do Trabalho. Disponível em: <<http://www.oit.org.br/content/história>>. Acesso em: 02 ago. 2015.

Letícia Silva Cerqueira. Direito do Trabalho Marítimo. Rio de Janeiro, 2014. 43 pg. EFOMM, CIAGA.

MARTNS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de Direito Marítimo**– Vol. I. 3ª Ed. Barueri: Manole, 2008.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. **Curso de Direito Marítimo**. Vol I. 2ª Ed. São Paulo: Manole, 2005.

PATRÍCIA COTA LIMA. Direito Marítimo Contemporâneo Era Pré-Sal. 2013.45 pg.  
EFOMM, CIAGA.