

ARTÍCULOS

Da aplicação da legislação trabalhista brasileira aos trabalhadores marítimos em navio de cruzeiro

The application of brazilian labor law to maritime workers on cruise ships

Fecha de envío: 12/01/2026 - Fecha de aceptación: 09/03/2026

Rocco Antonio Rangel Rosso Nelson

Instituto Federal do Rio Grande do Norte

roconelson@hotmail.com

RESUMEN: O presente estudo trata de uma análise dogmática das questões fático-jurídicas dos marítimos em navios de cruzeiros. A escolha do tema se justifica diante da busca por implementar o trabalho decente como oitavo objetivo de desenvolvimento sustentável da Agenda 2030. A pesquisa em tela se utiliza de uma metodologia de análise qualitativa, usando-se os métodos de abordagem hipotético-dedutivos de caráter descritivo e analítico, adotando-se a técnica de pesquisa bibliográfica e documental, em que se analisa a legislação, a doutrina e a jurisprudência, tendo por desiderato verificar qual a lei trabalhista que se deve aplicar ao trabalhador marítimo brasileiro de navios cruzeiros.

PALABRAS CLAVE: tripulantes de cruzeiros marítimos, relação de trabalho plurilocalizada, aplicação da lei no espaço, lei do pavilhão, princípio do centro de gravidade

ABSTRACT: This study presents a dogmatic analysis of the factual and legal issues of seafarers on cruise ships. The choice of topic is justified by the pursuit of implementing decent work as the eighth sustainable development goal of the 2030 Agenda. The research employs a qualitative analysis methodology, using hypothetical-deductive methods of a descriptive and analytical nature, adopting bibliographic and documentary research techniques, analyzing legislation, doctrine, and jurisprudence, with the aim of determining which labor law should apply to Brazilian maritime workers on cruise ships.

KEYWORDS: cruise ship crew members, multi-site employment relationship, application of law in space, law of the flag, principle of the center of gravity

1. Introdução¹

O valor social do trabalho constitui fundamento da República Federativa do Brasil (art. 1º, IV da CF/88), apresentando-se o trabalho como forma de concretização do princípio da dignidade da pessoa humana (art. 1º, III da CF/88) e fundamento da ordem econômica (art. 170 da CF/88), além de ser o primado da ordem social (art. 193 da CF/88), o que desvela o trabalho como um direito humano fundamental.

O presente ensaio versa sobre a temática do conflito de normas trabalhistas no espaço, especificamente em relação aos contratos de trabalho de marítimos de navios de cruzeiro.

A escolha da temática justifica-se pelo fato de constituir-se como oitavo objetivo de desenvolvimento sustentável (ODS) da Agenda 2030 a busca pela promoção do crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todas e todos. Constitui a meta 8.8 “Proteger os direitos trabalhistas e promover ambientes de trabalho seguros e protegidos para todos os trabalhadores, incluindo os trabalhadores migrantes, em particular as mulheres migrantes, e pessoas em empregos precários”.

¹ Artigo de investigação elaborado de estudo desenvolvido na linha de pesquisa “Direito ao Trabalho Decente”, inscrito no Grupo de Estudo e Pesquisa em Extensão e Responsabilidade Social, do Instituto Federal do Rio Grande do Norte – IFRN, Brasil.

A questão-problema perpassa por determinar qual o conjunto de normas trabalhistas a se aplicar na relação de trabalho do marítimo de navios de cruzeiro, principalmente, em face da prática corrente da “bandeira de conveniência”?

Em face do exposto, a pesquisa em tela, fazendo uso de uma metodologia de abordagem qualitativa, usando os métodos de abordagem hipotético-dedutivos de caráter descritivo e analítico, adotando-se a técnica de pesquisa bibliográfica e documental, na qual se visita a legislação, a doutrina e a jurisprudência, tem por desiderato propor uma solução jurídica ao fato transnacional quanto à normativa jurídica a ser aplicada ao trabalhador marítimo de navios cruzeiros.

Para tanto, o presente ensaio se estruturará da seguinte maneira: algumas definições que abarcam a figura do trabalhador marítimo, do aquaviário, do tripulante, do navio e das embarcações, e do cruzeiro; a legislação internacional referente à temática; doravante, é abordada a prática do regime aberto de matrícula de embarcações, denominada “bandeira de conveniência”; em seguida, versa-se sobre a tese quanto à aplicação da legislação mais benéfica ao trabalhador marítimo brasileiro em navios de cruzeiro; e, por fim, a jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho (TST) quanto ao tema-problema.

2. Algumas definições

A definição de trabalhador marítimo encontra-se prescrito no art. 1º, I, do Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional, que consta no anexo do Decreto nº 2.596/98, com a seguinte redação: “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”.

Note-se que o trabalhador marítimo constitui em uma espécie de aquaviário, da qual fazem parte, também, os fluviários, pescadores, mergulhadores, práticos, agentes de manobra e docagem.²

Já o Decreto nº 6.968/09, que dispõe sobre a execução no território nacional da Convenção nº 166 da OIT (trata da repatriação de trabalhadores marítimos), no art. 1º,

² Art. 1º do Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional.

§1º, parte final, define o marítimo como “todo trabajador certificado pela Autoridade Marítima para operar embarcações em caráter profissional ou todas as pessoas empregadas, com qualquer cargo, a bordo de navio dedicado à navegação marítima comercial”.

Nos termos da Convenção do Trabalho Marítimo de nº 186 (MLC), no artigo II, parágrafo 1, “f”, define a figura do agente do mar como “qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha a bordo de um navio ao qual esta Convenção se aplica”.

Em contrapartida, o armador seria a “pessoa física ou jurídica responsável pelos contratos de trabalho dos trabalhadores marítimos”.³ No âmbito da Lei nº 9.537/97,⁴ no art. 2º, III, o armador é definido 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”.⁵

Em síntese, o trabalhador marítimo é uma espécie de aquaviário, certificado pela Autoridade Marítima, que labora a bordo de embarcação da marinha mercante, sendo contratado pela figura do armador, o qual detém a responsabilidade da embarcação quanto à gestão náutica, podendo ser proprietário ou não.

Aquele que exerce suas funções embarcado é o denominado tripulante.⁶ Enquanto isso, o não tripulante é “todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo”,⁷ de tal sorte, não são considerados tripulantes os artistas de forma geral (*v.g.*, cantores (as), atores/atrizes,

³ Art. 1º, §1º, primeira parte do Decreto nº 6.968/09.

⁴ É também denominado de Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário – LESTA.

⁵ “Considera-se armador (owner) o empresário individual (pessoa física) ou sociedade empresária (pessoa jurídica) que procede a armação da embarcação de sua propriedade ou não e a explora comercialmente. Efetivamente, armador é a pessoa física ou jurídica que exerce a titularidade da função náutica ou da empresa naval.

(...). Armar um navio é aprestá-lo, colocando-o no estado de navegabilidade (*seaworthiness* e *cargoworthiness*)”. (MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo: Teoria Geral. 4º ed. Barueri: Manole. Vol. I, p. 303)

⁶ Art. 2º, XX, Lei nº 9.537/97.

⁷ Art. 2º, XVI, da Lei nº 9.537/97.

comediantes, etc), passageiros, trabalhadores de estaleiros, trabalhadores portuários,⁸ petroleiros.⁹

A bordo do navio o trabalhador marítimo fica subordinado ao comandante (preposto do armador).¹⁰

O navio pode ser definido como uma espécie de embarcação destinada ao transporte de passageiros e/ou mercadorias, a qual possui capacidade para se deslocar em alto mar (navegação de longo curso).¹¹²

⁸ Convenção 186 da OIT. Artigo II.1. (...): j) armador – significa o proprietário do navio ou outra organização ou pessoa, como o gerente, agente ou afretador a casco nu, que houver assumido a responsabilidade pela operação do navio em lugar do proprietário e que, ao assumir tal responsabilidade, se comprometeu a arcar com os deveres e responsabilidades cabíveis a armadores em virtude da presente Convenção, independentemente do fato de outra organização ou pessoa cumprir certos deveres ou responsabilidades em nome do armador.

⁹ Cf. BELMONTE, Alexandre Agra. As relações de trabalho nos cruzeiros marítimos. In: Revista do TST, São Paulo, vol. 84, n° 4, out/dez 2018, p. 23.

¹⁰ Lei n° 9.537/97. Art. 9° Todas as pessoas a bordo estão sujeitas à autoridade do Comandante.

¹¹ Lei n° 9.537/97. Art. 2°. (...): V – Embarcação – qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas;

(...)

Convenção 186 da OIT. Artigo II.1. (...): i) navio – significa embarcação outra que não navegue exclusivamente em águas interiores ou em águas dentro de ou adjacentes a águas abrigadas ou áreas onde se aplicam os regulamentos portuários;

(...)

Decreto n° 5.016/04

Protocolo Adicional à Convenção das Nações Unidas Contra o Crime Organizado Transnacional, Relativo ao Combate ao Tráfico de Migrantes por Via Terrestre, Marítima e Aérea.

Artigo 3

Para efeitos do presente Protocolo:

(...)

d) O termo "navio" significa todo o tipo de embarcação, incluindo embarcações sem calado e hidroaviões, utilizados ou que possam ser utilizados como meio de transporte sobre a água, com exceção dos vasos de guerra, navios auxiliares da armada ou outras embarcações pertencentes a um Governo ou por ele exploradas, desde que sejam utilizadas exclusivamente por um serviço público não comercial.

¹² “Os tribunais superiores entendem que o termo “navio” deve ser traduzido de modo que somente seja tida por competente a Justiça Federal para o julgamento dos crimes cometidos em embarcação se for esse cometido em embarcações de grande calado, usadas em grandes viagens. (...)”. (BONFIM, Edilson Mougenot. Curso de Processo Penal. 15° ed. Rio de Janeiro: SRV, 2025, p.210). “Há que se entender que a expressão navios compreende apenas as embarcações de grande porte que estão em alto-mar e sujeitas à lei brasileira. (...)”. (RANGEL, Paulo. Direito Processual Penal. 30° ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2023, p. 305)

O cruzeiro é definido como um programa de turismo, no qual é realizada a “prestação de serviços conjugados de transporte, hospedagem, alimentação, entretenimento, visitação de locais turísticos e serviços afins” em embarcações, podendo ser marítimo ou fluvial, nos termos do art. 39 do Decreto nº 7.381/10 (regulamenta a lei que institui a Política Nacional de Turismo). O cruzeiro pode ser de cabotagem, internacional, de longo curso ou misto.¹³

A navegação de cabotagem encontra-se definida no art. 2º, IX, da Lei nº 9.432/97, que dispõe sobre a ordenação do transporte aquaviário, sendo a navegação em que se “realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores”.

(...) é a que procede entre portos brasileiros, ocorrendo em águas oceânicas e mantendo-se dentro dos limites do mar territorial, isto é, na faixa de duzentas milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha do baixo-mar do litoral continental e insular brasileiro.¹⁴

É curial explicitar que pela prescrição dada pelo constituinte originário a navegação de cabotagem era restrita exclusivamente a embarcações nacionais. Somente com a Emenda Constitucional nº 07/95, o novo enunciado constitucional ensejou a construção normativa que permitiu a possibilidade do transporte de cabotagem por embarcações estrangeiras conforme disposição legal, pondo fim à regra constitucional protecionista.¹⁵ *In verbis*:

¹³ Decreto nº 7.381/10. Art. 39. (...).

Parágrafo único. Para todos os efeitos legais e regulamentares, os cruzeiros marítimos e fluviais são classificados nas seguintes categorias:

I - de cabotagem: aquele entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima, ou esta e as vias navegáveis interiores;

II - internacional: aquele cuja viagem tem início e término em qualquer porto estrangeiro;

III - de longo curso: aquele realizado entre portos brasileiros e estrangeiros; e

IV - misto: aquele cuja viagem tem início e término em porto nacional, com trânsito em portos e pontos nacionais e portos estrangeiros.

¹⁴ BULOS, Uadi Lammêgo. Curso de direito constitucional. 16º ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, 2023, p. 1356.

¹⁵ “As alterações acabaram por eliminar do texto constitucional a distinção entre capital nacional e estrangeiro. E essa mesma lógica orientou a EC nº 7/1995, que alterou a redação do art. 178 para eliminar a vedação a que embarcações estrangeiras atuem na navegação de cabotagem e interior, desde que

Constituição Federal

Art. 178. 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. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995)

Parágrafo único. Na ordenação do transporte aquático, a lei estabelecerá as condições em que o transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 7, de 1995)

A ordenação do transporte aquaviário ocorreu por meio da Lei nº 9.432/97. Sucessivamente, por meio da Lei nº 14.301/22, tem-se a instituição do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar). Os referidos corpos legislativos foram regulamentados pelo Decreto nº 12.555/25.¹⁶

3. Legislação internacional pertinente

Em sede de Organização Internacional do Trabalho (OIT), podem-se elencar mais de três dezenas de convenções que tratam sobre o trabalhador marítimo, o que desvela, pelo quantitativo, a importância quanto a matéria. Todavia, deve-se advertir que todas as convenções foram consolidadas na Convenção do Trabalho Marítimo de nº 186 (MLC), de 2006, a qual teve por desiderato unificar as diversas dimensões referente ao trabalhador marítimo em uma única convenção.

cumpridas as exigências legais pertinentes. Na linha do que já previa o caput do art. 5º da Carta, ficou bastante reforçado o princípio geral da igualdade de tratamento, também na ordem econômica". (BARCELLOS, Ana Paula de. Curso de Direito Constitucional. 6º ed. Rio de Janeiro: Forense, 2024, p. 506)

¹⁶ Dispõe sobre as regras, os critérios e os procedimentos a serem observados pelas pessoas físicas ou jurídicas, de direito público ou privado, para a implementação, a habilitação, a execução e o monitoramento do Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem – BR do Mar, de que trata a Lei nº 14.301, de 7 de janeiro de 2022, e regulamenta disposições da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, e da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Para fins de registro, elencam-se as 36 Convenções e 1 Protocolo da OIT sobre os marítimos, anteriores à Convenção n° 186: Idade Mínima (Marítima), 1920 (n° 7); Indenização por Desemprego (Naufrágio), 1920 (n° 8); Alocação de Marinheiros, 1920 (n° 9); Exame Médico de Jovens (Marítimos), 1921 (n° 16); Artigos de Acordo dos Marinheiros, 1926 (n° 22); Repatriação de Marinheiros, 1926 (n° 23); Certificados de Competência de Oficiais, 1936 (n° 53); Férias Remuneradas (Marítimas), 1936 (n° 54); Responsabilidade dos Armadores (Marinheiros Doentes e Feridos), 1936 (n.º 55); Seguro de Doença (Marítimo), 1936 (n° 56); Horário de Trabalho e Tripulação (Marítima), 1936 (n° 57); Idade Mínima (Marítima) (Revisada), 1936 (n° 58); Convenção de Alimentação e Catering (Tripulações de Navios), 1946 (n° 68); Certificação da Convenção de Cozinheiros de Navios, 1946 (n° 69); Segurança Social (Marítimos), 1946 (n.º 70); Férias Remuneradas (Marítimos), 1946 (n° 72); Exame Médico (Marítimos), 1946 (n° 73); Convenção de Certificação de Marinheiros de Primeira Classe, 1946 (n° 74); Acomodação de Tripulações, 1946 (n° 75); Salários, Horário de Trabalho e Tripulação (Marítima), 1946 (n° 76); Férias Remuneradas (Marítimos) (Revisada), 1949 (n° 91); Acomodação de Tripulações (Revisada), 1949 (n° 92); Salários, Horário de Trabalho e Tripulação (Marítima) (Revisada), 1949 (n° 93); Salários, Horário de Trabalho e Tripulação (Marítima) (Revisada), 1958 (n° 109); Alojamento de Tripulações (Disposições Suplementares), 1970 (n.º 133); Prevenção de Acidentes (Marítimos), 1970 (n.º 134); Continuidade do Emprego (Marítimos), 1976 (n.º 145); as férias anuais remuneradas dos marítimos, 1976 (n.º 146); Marinha Mercante (Normas Mínimas), 1976 (n° 147); Protocolo de 1996 à Marinha Mercante (Normas Mínimas), de 1976 (n.º 147); Bem-Estar dos Marítimos, 1987 (n° 163); Proteção da Saúde e Assistência Médica (Marítimos), 1987 (n° 164); Segurança Social (Marítimos) (Revisada), 1987 (n° 165); Repatriação de Marítimos (Revisada), 1987 (n° 166); Inspeção do Trabalho (Marítimos), 1996 (n° 178); Recrutamento e Colocação de Marítimos, 1996 (n.º 179); Horário de Trabalho dos Marítimos e a Tripulação dos Navios, 1996 (n° 180). Destaca-se que a Convenção n° 186 da OIT, de 7 de fevereiro de 2006, foi ratificada pelo Brasil, tendo sido depositado seu instrumento de ratificação na OIT, em 07 de maio de 2020, sendo promulgada pelo Decreto n° 10.672, de 09 de abril de 2021. Contudo, entrou em vigor, no Brasil, apenas, em 07 de maio de 2021, conforme o artigo VIII, parágrafo 3 da Convenção.

É importante realçar que, a partir de decisão proferida em sede de Recurso Extraordinário (RE nº 466.343/SP), ao tratar da prisão civil do depositário infiel, prevista no art. 5º, LXVII e sua análise à luz da Convenção Americana de Direitos Humanos (Pacto de São José da Costa Rica), o Supremo Tribunal Federal (STF) reconheceu que tratados internacionais de direitos humanos que não foram aprovados com o quórum de 3/5, em dois turnos, em cada casa do Congresso (procedimento respectivo às emendas constitucionais) portam status normativo de supralegalidade. Ou seja, estão acima da lei ordinária e abaixo da norma constitucional.

Assim, a Convenção nº 186 ratificada pelo Brasil, alhures ventilada, possui status de norma supralegal, conforme a jurisprudência do STF.

Em sede de sistema onusiano, pode-se explicitar a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, celebrada em Montego Bay, em 10 de dezembro de 1982, a qual foi promulgado pelo Brasil por meio do Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, tendo a Convenção entrado em vigor, no Brasil, em 16 de novembro de 1994.

Cabe mencionar a existência da Convenção sobre o Alto Mar (*Convention on the High Seas*), das Nações Unidas, de 1958. Essa Convenção não foi ratificada pelo Brasil e tem hoje uma função residual em face da Convenção sobre o Direito do Mar, de 1982.

4. Da bandeira de conveniência

O navio tem natureza de um bem móvel “especial” ou *sui generis*¹⁷ (são bens móveis por natureza,¹⁸ todavia a legislação brasileira lhes imputa um status de bem imóvel para fins exclusivamente de hipoteca,¹⁹ espécie de garantia real, havendo regramento

¹⁷ Cf. MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo: Teoria Geral. 4º ed. Barueri: Manole. Vol. I, p. 125.

¹⁸ “Móveis por natureza são as coisas corpóreas suscetíveis de movimento próprio, ou de remoção por força alheia sem alteração da substância ou da destinação econômico-social deles (CC, art. 82), com exceção das que acedem aos imóveis; (...)”. (DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro – Teoria Geral do Direito Civil. 41º ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, 2024, p. 378. Vol. 1)

¹⁹ Código Civil. Art. 1.473. Podem ser objeto de hipoteca:

(...)

VI – os navios;

(...)

§ 1º A hipoteca dos navios e das aeronaves rege-se-á pelo disposto em lei especial.

específico quando da hipoteca naval),²⁰ cuja nacionalidade (um dos elementos para sua caracterização) será a da nacionalidade do Estado em que for registrado,²¹ o que lhe outorga o direito de arvorar a bandeira do respectivo Estado de registro.

O registro constitui-se em ato administrativo para conferir nacionalidade à embarcação, devendo, para tanto, atender aos requisitos fixados em lei de cada Estado, o que confere uma plêiade de critérios diversos.

Essencialmente, há dois tipos de categorização dos registros de embarcações: o nacional e o aberto.

O critério de registro nacional imputa a exigência de um real vínculo entre o navio e o Estado de registro para reconhecimento de sua nacionalidade. De tal maneira, isso atribui ao Estado o poder de efetivo controle dos navios registrados da mesma forma que o faz em seu território, mantendo-os, assim, atrelados aos direitos e deveres imputados em sua legislação.²²

Destaca-se que o ato de arvorar uma bandeira vincula a embarcação ao espectro de atuação da soberania de um determinado Estado. Em suma, o arvoreamento da bandeira é impregnado de uma carga jurídica extremamente elevada a denotar qual o ordenamento jurídico aquela embarcação encontra-se vinculada.²³

Há diversos critérios com o fito de tentar firmar o efetivo vínculo da embarcação com determinado Estado. O critério do local da construção (faz o registro da embarcação

(...)

²⁰ "A inscrição da hipoteca sobre navio será feita no porto de matrícula. O instrumento deve ter forma pública, se faz mediante a prova de propriedade da coisa, devendo ser lavrada nos ofícios privativos de atos de direito marítimo. Compete ao Tribunal Marítimo manter o registro da hipoteca naval. O art. 825 permitia a hipoteca de navios ainda em construção, como aqui já observamos. A hipoteca confere direito real ao credor de excuti-lo onde se encontrar o navio e contra qualquer pessoa que o detenha. Aplicam-se os princípios gerais do instituto. A Lei nº 7.652/88 regula atualmente a hipoteca naval". (VENOSA, Sílvio de Salvo. Direito Civil – Direitos Reais. 26º ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2025, p. 524. Vol. 4)

²¹ Cf. MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo: Teoria Geral. 4º ed. Barueri: Manole. Vol. I, p. 155.

²² Cf. MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo: Teoria Geral. 4º ed. Barueri: Manole. Vol. I, p. 156.

²³ Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

Artigo 92

Estatuto dos navios

1. Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado. (...)

efetivamente construída naquele Estado – *v.g.*, USA); o critério da propriedade (dar-se o registro em face de o proprietário da embarcação ser um nacional – *v.g.*, Alemanha); o critério da nacionalidade da tripulação (registra-se se a equipagem do navio for composta por uma determinada porcentagem de nacionais – *v.g.*, Chile); e o critério misto (diversidade de requisitos), o qual é adotado no Brasil,²⁴ tendo elo firmado em face do Estado brasileiro a propriedade da embarcação de nacional ou empresa brasileira, o afretamento de casco nu por empresa brasileira, e a exigência de que o comandante, o chefe de máquinas e 2/3 da tripulação sejam necessariamente brasileiros.²⁵

No que tange ao regime aberto, para fins de registro de navios, tem-se um contexto no qual inexistente vínculo com o Estado ou existem exigências módicas para fins de registro. É nesta senda que se tem a figura do segundo registro²⁶ e dos registros de bandeira de conveniência (registros independentes/complacência/de favor/ pavilhão de conveniência).

A figura da bandeira de conveniência, a qual está ligada ao objeto do presente ensaio, perpassa pela ideia da inexistência de vínculo substancial com o Estado de sorte a permitir que qualquer embarcação por mera conveniência possa registrar (matricular) em um determinado Estado. Esta “mera conveniência” está associada diretamente à redução de encargos tributários e trabalhistas, bem como à menor fiscalização e controle sobre a embarcação.²⁷

A bandeira de conveniência é assim definida pela doutrina:

²⁴ Cf. MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo: Teoria Geral. 4º ed. Barueri: Manole. Vol. I, p. 157.

²⁵ Arts. 3º e 4º da Lei nº 9.432/97.

²⁶ “O segundo registro foi criado em alguns países com o propósito de resguardar a sua frota mercante e oferecer vantagens similares às bandeiras de conveniência. Esse tipo de registro geralmente é concedido por países com registro nacional a navios de sua nacionalidade ou de outras, auferindo vantagens similares às concedidas por bandeiras de conveniência.

(...)

(...). Todavia, a adoção de segundo registro não consagra a dupla nacionalidade. O registro inicial, isto é, o primeiro registro da propriedade marítima será suspenso e o navio passará a integrar a frota mercante do Estado de segundo registro”. (MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo: Teoria Geral. 4º ed. Barueri: Manole. Vol. I, p. 164-165).

²⁷ Cf. MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo: Teoria Geral. 4º ed. Barueri: Manole. Vol. I, p. 158.

Functionally, a "flag of convenience" can be defined as the flag of any country allowing the registration of foreign-owned and foreign-controlled vessels under conditions which, for whatever the reasons, are convenient and opportune for the persons who are registering the vessels. (...) ²⁸

Os registros abertos de bandeira de conveniência caracterizam-se usualmente por oferecerem total facilidade para registro, incentivos de ordem fiscal e não imposição de vínculo substancial entre o Estado de Registro e o navio. ²⁹

A bandeira de conveniência é o registro de navio em país para reduzir o pagamento de tributos, custos de tripulantes, segurança e manutenção do navio. (...) ³⁰

Constata-se, no seio da Convenção sobre o Alto Mar (*Convention on the High Seas*), das Nações Unidas, de 1958, disposição prescritiva vedando a prática da "bandeira de conveniência". Essencialmente imputa o dever de vínculo genuíno entre o Estado e o navio de sorte que haja efetivo controle do Estado em relação ao navio no que tange às dimensões técnica, administrativa e social. *In verbis*:

Article 5

1. Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. ***There must exist a genuine link between the State and the ship; in particular, the State must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.***

2. Each State shall issue to ships to which it has granted the right to fly its flag documents to that effect. (Grifos nossos)

²⁸ BOCZEK, Boleslaw Adam. *Flags of Convenience: An International Legal Study*. Cambridge: Harvard University Press, 1962, p. 02.

²⁹ MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Curso de Direito Marítimo: Teoria Geral*. 4º ed. Barueri: Manole. Vol. I, p. 158.

³⁰ CASTRO JR., Osvaldo Agripino de. *Segurança Marítima e Bandeiras de Conveniência: Possibilidades de Regulação*. In: CASTRO JR., Osvaldo Agripino de (Coord.). *Direito Marítimo, Regulação e Desenvolvimento*. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2011, p. 594.

No mesmo sentido são as prescrições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, quanto à necessidade de vínculo substancial:

Artigo 91

Nacionalidade dos navios

1. Todo estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. ***Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio.***

(...) (Grifos nossos)

Importa explicitar que a prática da bandeira de conveniência é algo que não surgiu na contemporaneidade. Há relatos dessa prática na Idade Antiga, em que as embarcações adotavam novos registros com o fito de evitar ataques decorrente de guerra. Percebe-se um retorno desta prática no início do século XX, quando países de terceiro mundo viabilizaram registros abertos para fins de arrecadação. Navios americanos buscaram se matricular no Panamá com o fim de escapar das restrições decorrentes da Lei Seca.³¹

Já no período da 2ª Guerra Mundial e da Guerra Civil na Grécia, tem-se, a generalização desta prática. Após a 2ª Guerra Mundial, há a intensificação desse tipo de conduta, devido à colocação à venda, pelos USA, de uma grande quantidade de cargueiros construídos durante a guerra. Os armadores americanos tinham interesse em evitar o sindicato dos marítimos dos Estados Unidos que possuíam poder de barganha para impor altos salários e benefícios. Enquanto isso, os armadores gregos (a Grécia detinha a maior frota mercante do mundo), possuíam receio de que o Estado passasse a ter um governo de índole socialista e que isso acarretasse a expropriação dos navios.³²

³¹ Cf. MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo: Teoria Geral. 4ª ed. Barueri: Manole. Vol. I, p. 159.

³² Cf. MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo: Teoria Geral. 4ª ed. Barueri: Manole. Vol. I, p. 159.

Constata-se, também, que após a 2ª Guerra Mundial a questão da bandeira de conveniência foi incentivada pela conversão de navios bélicos com fins mercantes, os quais eram obsoletos e perigosos para esses fins, todavia, acabaram sendo reutilizados com a viabilidade do regime aberto.³³

Em um contexto de economia globalizada em que se afere um processo de planificação do globo em face do desenvolvimento tecnológico (robotização, microeletrônica, microinformática, hiperconectividade gerada pela internet,³⁴ etc.), no qual a dimensão concorrencial não é mais local, mas sim global, e com o fito de buscar uma vantagem concorrencial tem-se o ambiente propício para induzir e impulsionar a prática dos registros abertos.

A adoção do regime aberto para viabilizar bandeira de conveniência tem como Estados em destaque: Panamá, Libéria, Honduras, Costa Rica, Bahamas, Bermudas, Cingapura, Filipinas, Malta, Antígua, Aruba, Barbados, Belize, Bolívia, Birmânia, Camboja, Ilhas Canárias, Ilhas Cayman, Ilhas Cook, Guiné Equatorial, Gibraltar, Líbano, Luxemburgo, Ilhas Marshall, Maurício, Antilhas Holandesas, San Vicente, Santo Tomé e Príncipe, Sri Lanka, Tuvalu, Vanuatu, Chipre. Hoje, o Panamá e Honduras são os países como as maiores frotas mercantes do mundo.³⁵

³³ Cf. MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo: Teoria Geral. 4º ed. Barueri: Manole. Vol. I, p. 159.

³⁴ “Se a Terra Plana 1.0 girava em torno de produzir mercadorias e serviços nessa nova plataforma global, a Terra Plana 2.0 gira em torno de tudo isso – mas também de gerar e compartilhar ideias nessa plataforma. Como Craig Mundie, superintendente de Estratégia e Pesquisa da Microsoft, nos disse, o que o PC, a internet e os mecanismos de busca fizeram para as páginas da web ‘foi permitir que qualquer pessoa com conectividade achasse qualquer coisa que lhe interessasse’, e o que o pc, o smartphone, a internet e o Facebook estão fazendo ‘é permitir que qualquer um ache qualquer pessoa’ que lhe interesse – ou ao menos qualquer dos 500 milhões de pessoas que já usam as redes sociais. Elas podem encontrar qualquer um que compartilhe seu interesse especial em tricô, culinária etíope, os New York Yankees, crianças com síndrome de Down, pesquisas sobre câncer, lançar uma jihad contra os Estados Unidos ou derrubar o governo do Egito, da Tunísia ou da Síria.

Quando tantas pessoas conseguem encontrar qualquer coisa ou pessoa mais facilmente que nunca, e podem permanecer em contato mais facilmente que nunca para colaborar na produção de mercadorias, enciclopédias ou revoluções, você está na Terra Plana 2.0 – um mundo hiperconectado. E isso tem implicações profundas”. (FRIEDMAN, L. Thomas; MANDELBAUM, Michael. Éramos nós – a crise americana e como resolvê-la. Tradução Ivo Korytovski. São Paulo: Companhia das Letras, 2012, p. 80).

³⁵ Cf. MARTINS, Eliane M. Octaviano. Curso de Direito Marítimo: Teoria Geral. 4º ed. Barueri: Manole. Vol. I, p. 160.

Se o desiderato da prática da bandeira de conveniência é a redução de encargos tributários e de despesas com mão de obra por meio do desrespeito ao direito do trabalho, a partir, da concepção de trabalho decente, de forma a alavancar os lucros e aumentar a competitividade do mercado de forma desleal, pelo menos na questão trabalhista, vislumbra-se a prática do dumping social.³⁶

A partir disso, retorna-se à questão-problema do presente ensaio. Qual o conjunto de normas trabalhistas que se deve aplicar ao trabalhador marítimo de navios de cruzeiro?

Uma contextualização da situação-problema. Tem início a temporada de cruzeiros no Brasil, que ocorre entre outubro e novembro, indo até meados de abril do ano seguinte, no qual uma empresa que explora essa atividade no Brasil (*v.g.*, *MSC Cruzeiros*, *Norwegian Cruise Line*, *Royas Caribbean*), faz a contratação de trabalhadores brasileiros para integrar a equipagem do Navio, o qual possui bandeira do Panamá, por exemplo. Frisa-se que as embarcações de turismo estrangeiras, após 30 dias de operações em águas jurisdicionais brasileiras, devem contar com pelo menos 25% de trabalhadores brasileiros a bordo, conforme o art. 4º da Resolução Normativa nº 05, de 1º de dezembro de 2017 do Conselho Nacional de Imigração (CNIG).³⁷

³⁶ “(...) entende-se por dumping social a deterioração da concorrência no mercado (podendo ser no âmbito interno ou externo) em face da elevação dos lucros abusivo da empresa em face da diminuição de custo de produção através do aproveitamento da precarização da mão de obra, seja pelo desrespeito das normas trabalhistas internas, seja pela migração do processo produtivo para Estado onde a normativa social não atenda aos preceitos do trabalho decente esculpido pela OIT”. (NELSON, Rocco Antonio Rangel Rosso; TEIXEIRA, Walkyria de Oliveira Rocha. Da Precarização da Relação de Trabalho Através da Prática do Dumping Social. In: Revista do Tribunal Superior do Trabalho, v. 85, nº4, 2019, ps. 249-250)

³⁷ CNIG. Resolução Normativa nº 05/17. Art. 4º A partir do trigésimo primeiro dia de operação em águas jurisdicionais brasileiras, a embarcação de turismo estrangeira deverá contar com um mínimo de vinte e cinco por cento de brasileiros do total dos profissionais existentes a bordo da embarcação a serem definidas pelo armador ou pela empresa representante do mesmo.

§ 1º Excepcionalmente, o Conselho Nacional de Imigração poderá, fundamentadamente, autorizar a alteração do percentual de trabalhadores brasileiros estipulado no caput.

§ 2º Na temporada de 2020/2021, excepcionalmente, o percentual de que trata o caput será de quinze por cento.

Art. 5º O percentual de brasileiros a que se refere o art. 4º, caput, poderá ser compensado, considerando-se a média estabelecida entre os navios da mesma companhia, mediante solicitação, antes do início da temporada, ao Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Parágrafo único. Na hipótese da compensação de que trata este artigo, nenhum navio poderá ter percentual inferior a dez por cento de brasileiros.

Assim sendo, qual legislação a ser aplicada para disciplinar esta relação de emprego: a brasileira ou a panamenha (lei do pavilhão)?

5. Da aplicação da legislação mais benéfica ao trabalhador marítimo brasileiro em navios de cruzeiros

5.1. Do conflito de leis no espaço – disposições gerais

O âmago do Direito Internacional Privado perpassa na construção de normas de sobredireito com o fito de determinar qual a norma devida a ser aplicada em determinado fato jurídico no qual se tem a potencialidade de aplicação de mais de uma norma diversa emanadas de sistemas jurídicos outros.³⁸ Em suma, tem-se um conflito de leis em vigor contidas no mesmo espaço, mas decorrentes de ordenamentos jurídicos diversos.³⁹

Nesse diapasão emergi diversos princípios, os quais, em uma perspectiva de coordenação, buscam ofertar uma solução àquele determinado conflito de normas. Explicitar-se-ão alguns.

Destaca-se a *lex fori*, a qual determina que a lei processual a ser aplicada a um determinado tribunal é a lei do lugar em que se encontra o respectivo tribunal. Afere-se que isso constitui desdobramento lógico da soberania estatal inerente a ideia de jurisdição, além de que, seria pragmaticamente inoperável que um magistrado ficasse aplicando conjunto de regras processuais afetas aos mais diversos regimes jurídicos.⁴⁰

³⁸ Cf. DOLINGER, Jacob; TIBURCIO, Carmem; ALBUQUERQUE, Felipe. Direito Internacional Privado. 16° ed. Rio de Janeiro: Forense, 2025, p. 211.

³⁹ No Brasil, a principal fonte, no que tange ao disciplinamento do conflito de normas no espaço, é a Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro – LINDB (Decreto-Lei nº 4.657/42).

⁴⁰ “A *lex fori* é um elemento de conexão tradicional (e talvez um dos mais antigos) no DIPr. Conota a lei do foro ou a lei do juiz perante o qual são apreciadas as questões jurídicas e seus incidentes.⁷⁰ Sua vantagem está no fato de o juiz do foro melhor conhecer as normas internas de seu Estado que eventualmente uma determinada norma estrangeira, cuja pesquisa do teor e vigência demandaria muito mais trabalho e tempo. É, de fato, mais prático aplicar a lei que se conhece que aquela desconhecida, proveniente de outro sistema normativo, muitas vezes de difícil localização e

Já a *lex domicilii* determina que o domicílio da pessoa⁴¹ é o elemento determinante para fins de situação de estado e capacidade dos sujeitos. Tendo em vista que o domicílio constitui o local com intenção de permanecer de forma definitiva,⁴² apresenta-se como o elemento de conexão mais próximo, sendo a lei do domicílio a utilizada para fins de determinação de personalidade da pessoa. Afere-se que o presente regramento se encontra amparado na LINDB: “Art. 7º A lei do país em que domiciliada a pessoa determina as regras sobre o começo e o fim da personalidade, o nome, a capacidade e os direitos de família”.⁴³

A *lex loci actus* fixa que a validade de determinado ato jurídico reger-se-á pelas normas do local em que foi constituído.⁴⁴ O vetor lógico apresenta-se na ideia de que, se o ato se constitui válido no lugar de sua realização, apresentar-se-á válido nos demais lugares.

Há o princípio da autonomia da vontade das partes, no qual as partes podem eleger qual fontes do direito será utilizada para reger aquela determinada relação jurídica

compreensão”. (MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. Curso de Direito Internacional Privado. 6º ed. Rio de Janeiro: Forense, 2023, p. 146)

⁴¹ Código Civil. Art. 70. O domicílio da pessoa natural é o lugar onde ela estabelece a sua residência com ânimo definitivo.

Art. 72. É também domicílio da pessoa natural, quanto às relações concernentes à profissão, o lugar onde esta é exercida.

⁴² “Há dois elementos: o objetivo, que é a fixação da pessoa em dado lugar, e o subjetivo, que é a intenção de ali permanecer com ânimo definitivo. Importa em fixação espacial permanente da pessoa”. (DINIZ, Maria Helena. Curso de Direito Civil Brasileiro. 42º ed. Rio de Janeiro: SRV, 2025. Vol. 1, p. 255)

⁴³ “(...) a lei do local do domicílio –, que corresponde a uma das mais importantes regras de conexão no sistema de direito internacional privado brasileiro. À época da promulgação da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro de 1942, a opção adotada pelo legislador brasileiro atendia a antigos reclamos da doutrina para que fosse abandonada a regra da *lex patriae* – a lei da nacionalidade da pessoa – como a regra de conexão para determinação do direito aplicável aos casos com conexão internacional envolvendo estado e capacidade da pessoa e direitos de família, tal como estabelecido na antiga Introdução ao Código Civil de 1916. Na Exposição de Motivos da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro de 1942, havia clara a ideia de que a lei do domicílio seria um critério mais apropriado para disciplinar tais relações do que a lei de sua nacionalidade”. (MARISTELA, Basso Basso. Curso de Direito Internacional Privado. 6º ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2019, p.159)

⁴⁴ “A LINDB adotou a regra do *locus regit actum* no tocante às formalidades da celebração do matrimônio. (...)”. (RAMOS, André de Carvalho. Curso de Direito Internacional Privado. 4º ed. Rio de Janeiro: SRV, 2025, p.40)

em uma manifesta autorregulação.⁴⁵ Aqui se tem o reflexo da liberdade contratual de sorte a dar segurança jurídica para fins de comércio internacional, por exemplo.

Tem-se o princípio da ordem pública internacional que se apresenta como uma cláusula de salvaguarda, o qual impede a aplicação da legislação estrangeira em caso de afronta aos princípios fundamentais do sistema jurídico de determinado Estado em que se busca a manifestação dos efeitos da norma alienígena.⁴⁶ Assim prescreve o art. 17 da LINDB: “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”.

5.2. Das relações de trabalho e o conflito de leis no espaço

O Tratado de Direito Internacional Privado, de 20 de fevereiro de 1928 (Código de Bustamante),⁴⁷ o qual foi ratificado pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo nº 5.467/1929 e promulgado pelo Decreto nº 18.871/1929, assim dispõe:

⁴⁵ “No caso dos fatos transnacionais, a autonomia da vontade é princípio do DIPr, ancorado na liberdade individual prevista em diversos tratados de direitos humanos celebrados pelos Estados, que irradiam seus efeitos também aos fatos transnacionais da vida privada. É justamente nesses fatos transnacionais privados que o princípio da autonomia da vontade incide com maior força, uma vez que o livre-arbítrio das partes na condução dos seus destinos é típico reflexo do ‘direito à liberdade’. Esse direito à liberdade consiste na possibilidade de o ser humano atuar com autonomia e livre-arbítrio, salvo se existir norma jurídica o obrigando a fazer ou deixar de fazer algo. Essa restrição à autonomia da vontade deve, contudo, ser direcionada à consecução de outros direitos (individuais, coletivos ou difusos)”. (RAMOS, André de Carvalho. Curso de Direito Internacional Privado. 4ª ed. Rio de Janeiro: SRV, 2025, p. 106)

“Outro exemplo concreto de elemento de conexão costumeiro no DIPr é a autonomia da vontade, por meio da qual faculta-se às partes derrogar (expressa ou tacitamente) as normas de conflito e definir, elas próprias, o direito aplicável em certos casos, quando não houver violação à soberania ou à ordem pública do país. No Brasil, cuja legislação não prevê para todos os casos a autonomia da vontade como elemento de conexão posto, fica ela autorizada, por se tratar de costume nacional sedimentado (...)”. (MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. Curso de Direito Internacional Privado. 6ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2023, p. 69)

⁴⁶ “(...) no Direito Internacional Privado a ordem pública impede a aplicação de leis estrangeiras, o reconhecimento de atos realizados no exterior e a execução de sentenças proferidas por tribunais de outros países, constituindo-se no mais importante dos princípios da disciplina”. (DOLINGER, Jacob; TIBURCIO, Carmem; ALBUQUERQUE, Felipe. Direito Internacional Privado. 16ª ed. Rio de Janeiro: Forense, 2025, p. 315)

⁴⁷ Destaca-se que o Código de Bustamante tem status de lei ordinária, no âmbito do sistema jurídico brasileiro.

“Art. 198. Também é territorial a legislação sobre acidentes do trabalho e proteção social do trabalhador”.

Pela redação supra tem se construído equivocadamente a norma que imputa o dever de aplicar a legislação trabalhista do local da prestação do serviço.

Com fulcro no Código de Bustamante, em 1985, tem-se a edição da Súmula nº 207 do TST, a qual possuía o seguinte enunciado: “A relação jurídica trabalhista é regida pelas leis vigentes no país da prestação de serviço e não por aquelas do local da contratação”.

Importa destacar a existência da Lei nº 7.064/82, que já prescrevia a aplicação do princípio da norma mais favorável aos trabalhadores que transferidos para laborar no exterior de forma transitória por período superior a 90 dias.⁴⁸ Todavia, a lei em tela só se aplicava no caso de empresas de engenharia e congêneres. Esta distinção de tratamento em relação aos demais trabalhadores só teve fim com a alteração da citada lei pela Lei nº 11.962/09. *In verbis*:

Art. 1º Esta Lei regula a situação de ***trabalhadores contratados no Brasil ou transferidos por seus empregadores para prestar serviço no exterior.***

(...)

Art. 3º - A empresa responsável pelo contrato de trabalho do empregado transferido assegurar-lhe-á, independentemente da observância da legislação do local da execução dos serviços:

I - os direitos previstos nesta Lei;

II - ***a aplicação da legislação brasileira de proteção ao trabalho, naquilo que não for incompatível com o disposto nesta Lei, quando mais favorável do que a legislação territorial, no conjunto de normas e em relação a cada matéria.***

Parágrafo único. Respeitadas as disposições especiais desta Lei, aplicar-se-á a legislação brasileira sobre Previdência Social, Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS e Programa de Integração Social - PIS/PASEP. (Grifos nossos)

⁴⁸ Os trabalhadores transferidos para o exterior de forma definitiva ou em prazo inferior a 90 dias tem-se a aplicação do Código de Bustamante, isto é, aplica-se a lei do local da prestação do serviço.

A referida alteração legislativa foi uma das razões para a revisão da Súmula n° 207 do TST, o que ocasionou seu cancelamento em 2012. Esse cancelamento foi de suma importância, posto que as relações de trabalho, no contexto de globalização, eventual manutenção do teor sumular retro ensejaria dificuldade do trabalhador ao acesso à justiça, mitigando, assim, a eficácia do art. 5º, XXXV, da CF/88.

No que tange, especificamente, ao trabalhador marítimo contratado para prestar serviço em navio estrangeiro, o Código de Bustamante adota a “lei do pavilhão”, isto é, aplica-se a legislação do país no qual a embarcação encontra-se registrada. De tal sorte, ao combinar os arts. 274, 281 e 198 do Código de Bustamante, vem-se construindo a normatividade quanto à aplicação da legislação trabalhista ao trabalhador marítimo do país no qual o navio está matriculado.

Código de Bustamante – Decreto n° 18.871/29

Art. 198. Também é territorial a legislação sobre acidentes do trabalho e proteção social do trabalhador.

(...)

Art. 274. A nacionalidade dos navios prova-se pela patente de navegação e a certidão do registro, e tem a bandeira como signal distintivo aparente.

(...)

Art. 281. As obrigações dos officiaes e gente do mar e a ordem interna do navio subordinam-se á lei do pavilhão.

Primeiramente, a eventual utilização das disposições do Código de Bustamante só pode ser ventilada pelos Estados-partes que a ratificaram, os quais, até a presente data foram apenas 16 Estados latino-americanos. Assim, *v.g.*, em situações envolvendo Estados Europeus não pode se valer destas disposições para solução do conflito.⁴⁹

⁴⁹ Código de Bustamante. Art. 2º As disposições deste Código não serão aplicáveis senão às Repúblicas contratantes e aos demais Estados que a ele aderirem, na forma que mais adiante se consigna. Cf. MAZZUOLI, Valério de Oliveira. Lei aplicável aos contratos de trabalho de tripulantes de navios de cruzeiros marítimos. In: Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, 26(2), 84-112, 2022, p. 90. Disponível em: <<https://revista.trt10.jus.br/index.php/revista10/article/view/528>>. Acesso em: 30 de dezembro de 2025.

Além disso, o regramento prescrito no Código de Bustamante, no que tange a “lei do pavilhão” restringe as questões sobre embarcações e não em relação as condições de trabalho. Constar que o enunciado do art. 198 encontra-se no capítulo sobre arrendamento de coisas, o que, obviamente, se distingue das relações de trabalho.⁵⁰ Destaca-se, ainda, que o Código de Bustamante tem status de lei ordinária (a partir do entendimento do STF sobre o status dos tratados internacionais), no âmbito do sistema jurídico brasileiro. De tal sorte, diante do conflito com leis internas e posteriores ao Código de Bustamante, como a LINDB, a CLT, o Código Civil, esses preponderam (*lex posterior derogat legi priori*).⁵¹

Retornando à questão-problema, constata-se a construção normativa de que, em relação a trabalhadores marítimos brasileiros contratados para laborar em navios de cruzeiros durante a temporada brasileira, diante da situação de uma bandeira de conveniência, aplica-se a legislação trabalhista brasileira, quando mais favorável, como elencado no art. 3º, II, da Lei nº 7.064/82. Claramente, tem-se uma interpretação ensejadora da mitigação da aplicação absoluta do regramento ventilado pela “lei do pavilhão”, sob a perspectiva da ideia do trabalho decente, conforme Declaração da OIT.

⁵⁰ Cf. MAZZUOLI, Valério de Oliveira. Lei aplicável aos contratos de trabalho de tripulantes de navios de cruzeiros marítimos. In: Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, 26(2), 84-112, 2022, p. 97. Disponível em: <<https://revista.trt10.jus.br/index.php/revista10/article/view/528>>. Acesso em: 30 de dezembro de 2025.

⁵¹ Cf. MAZZUOLI, Valério de Oliveira. Lei aplicável aos contratos de trabalho de tripulantes de navios de cruzeiros marítimos. In: Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, 26(2), 84-112, 2022, ps. 98-99. Disponível em: <<https://revista.trt10.jus.br/index.php/revista10/article/view/528>>. Acesso em: 30 de dezembro de 2025.

Chama-se atenção, para fins de análise da questão-problema, que a proposição do contrato de trabalho (policitação)⁵² deu-se no território Brasileiro,⁵³ assim, conforme o art. 435 do Código Civil: “Reputar-se-á celebrado o contrato no lugar em que foi proposto”. Como reforço a esta afirmação pode-se valer da prescrição do art. 9º da LINDB: “Para qualificar e reger as obrigações, aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem”.

Sucedendo a contratação de um brasileiro em um Estado estrangeiro para laborar como marítimo em um navio de cruzeiro, não seria o caso de aplicação da legislação trabalhista brasileira.

Com o advento da ratificação pelo Brasil da Convenção nº 186 da OIT sobre Trabalho Marítimo (CTM), isso ensejou a movimentação do Congresso Nacional de maneira a alterar a Lei nº 7.064/82, por meio da Lei nº 14.978/24, de sorte a acrescentar o enunciado que excepciona a aplicação dessa lei aos “os tripulantes de cruzeiros aquaviários em águas jurisdicionais nacionais e internacionais, que são regulados pela Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM), de 2006, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), promulgada pelo Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021”.⁵⁴

Pode-se ventilar que, com a ratificação da Convenção nº 186 da OIT, ter-se-ia constituído a base para um ambiente regulatório no qual deixariam de ter aplicabilidade as regras da Lei nº 7.064/82, no que tange ao trabalho do marítimo.

⁵² “A oferta ou proposta, também denominada policitação, é a primeira fase efetiva do contrato, disciplinada na lei. Na proposta, existe uma declaração de vontade pela qual uma pessoa (o proponente) propõe a outra (o oblato) os termos para a conclusão de um contrato.2 Para que este se aperfeiçoe, basta que o oblato a aceite. (...)”. (VENOSA, Silvio de Salvo. Direito Civil – Contratos. 26º ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2025. Vol. 3, p.150.)

“A proposta, oferta ou policitação, é a declaração receptícia - pois para produzir efeitos tem de alcançar o destinatário -, pela qual alguém (policitante, proponente, solicitante) efetivamente dirige a vontade declarada a outrem (aceitante, policitado, oblato), pretendendo celebrar um contrato. (...)”. (FARIAS, Cristiano Chaves de; ROSENVALD, Nelson. Curso de Direito Civil: contratos – teoria geral e contratos em espécies. 7º ed. Salvador: Juspodvim, 2017. V. 4, p. 87)

⁵³ Na práxis, constata-se que o recrutamento, entrevista, aprovação de candidatos, treinamentos, negociações quanto as condições de trabalho e remuneração dos tripulantes ocorrem no Brasil. Cf. MAZZUOLI, Valério de Oliveira. Lei aplicável aos contratos de trabalho de tripulantes de navios de cruzeiros marítimos. In: Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, 26(2), 84-112, 2022, p. 88. Disponível em: <<https://revista.trt10.jus.br/index.php/revista10/article/view/528>>. Acesso em: 30 de dezembro de 2025.

⁵⁴ Art. 1º, parágrafo único, II, da Lei nº 7.064/82.

Essa construção não procede. A citada Convenção constitui um arcabouço de direitos mínimos, não obstante que as normas domésticas dos Estados signatários sejam mais favoráveis e, assim, prevaleçam em face da própria convenção em um diálogo das fontes (art. 19 da Constituição da OIT/48).⁵⁵

Constituição da OIT. Artigo 19

(...)

8. Em caso algum, a adoção, pela Conferência, de uma convenção ou recomendação, ou a ratificação, por um Estado-Membro, de uma convenção, ***deverão ser consideradas como afetando qualquer lei, sentença, costumes ou acordos que assegurem aos trabalhadores interessados condições mais favoráveis que as previstas pela convenção ou recomendação.*** (Grifos nossos)

Apesar da regra excepcionante do art. 1º, parágrafo único, II, da Lei nº 7.064/82, decorrente da inovação dada pela Lei nº 14.978/24, entendemos, a partir de um “diálogo de fontes”, com o intento de efetivar a concepção da aplicação da norma mais protetiva ao trabalhador que não se aplicará a Lei nº 7.064/82 aos tripulantes de cruzeiros aquaviários em águas jurisdicionais nacionais e internacionais naquilo que a Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM) for mais benéfico. Ou seja, se a legislação brasileira for mais benéfica ao trabalhador marítimo contratado no Brasil, esse recorte normativo que se deve aplicar, não podendo se sujeitar a critérios rígidos quando diante de regras protetivas aos trabalhadores.⁵⁶

⁵⁵ “É evidente que a alteração interpretativa tem de ser integrada a um quadro de avanço hermenêutico e cultural, e não de retrocesso. Desse modo, havendo aparente conflito entre normas internacionais ratificadas e o Direito interno, deve prevalecer a norma e a interpretação mais favoráveis à pessoa humana a quem se destina a tutela jurídica. (...)”. (DELGADO, Mauricio Godinho. Curso do Direito do Trabalho. 22º ed. Salvador: Juspodivm, 2025, p. 191)

⁵⁶ Cf. MAZZUOLI, Valério de Oliveira. Lei aplicável aos contratos de trabalho de tripulantes de navios de cruzeiros marítimos. In: Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, 26(2), 84-112, 2022, ps. 98. Disponível em: <<https://revista.trt10.jus.br/index.php/revista10/article/view/528>>. Acesso em: 30 de dezembro de 2025.

Essa interpretação é a única viável de sorte a compatibilizar o novo dispositivo legal em face do princípio da vedação do retrocesso social⁵⁷ e do princípio *pro homine*.⁵⁸ A questão pujante perpassa pelo uso da bandeira de conveniência tendo por desiderato a redução dos encargos trabalhistas de forma a alavancar os lucros e aumentar a competitividade do mercado de forma desleal. Em suma, tem-se uma forma de fraude trabalhista, que nos termos do art. 9º da CLT, enseja a declaração de nulidade.⁵⁹

Deve-se lembrar, ainda, conforme o art. 17 da LINDB, da ausência de eficácia de ato jurídico estrangeiro quando ofender a ordem pública nacional, bem com o artigo 6º da Convenção Interamericana sobre Normas Gerais de Direito Internacional Privado, que prescreve a não aplicação de lei estrangeira quando se burla artificialmente os direitos fundamentais do outro Estado–parte. *In verbis*:

LINDB

Art. 17. 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.***

Convenção Interamericana sobre Normas Gerais de Direito Internacional Privado

Artigo 6

Não se aplica como direito estrangeiro o direito de um Estado Parte ***quando artificialmente se tenham burlado os princípios fundamentais da lei do outro Estado Parte.***

⁵⁷ CF/88. Art. 5º. (...).

§ 2º Os direitos e garantias expressos nesta Constituição não excluem outros decorrentes do regime e dos princípios por ela adotados, ou dos tratados internacionais em que a República Federativa do Brasil seja parte.

⁵⁸ CF/88. Art. 4º A República Federativa do Brasil rege-se nas suas relações internacionais pelos seguintes princípios:

(...)

II – prevalência dos direitos humanos;

(...)

⁵⁹ CLT. Art. 9º – Serão nulos de pleno direito os atos praticados com o objetivo de desvirtuar, impedir ou fraudar a aplicação dos preceitos contidos na presente Consolidação.

Ficará a juízo das autoridades competentes do Estado receptor determinar a intenção fraudulenta das partes interessadas. (Grifos nossos)

Tendo em vista este contexto, tem-se afastado a legislação estrangeira, naquilo que a lei brasileira for mais benéfica, a partir da teoria da sede (doutrina de Savigny) ou teoria do centro de gravidade (doutrina de Gierke).⁶⁰ A partir desta teoria, busca-se neutralizar a fraude que alterou artificialmente o elemento de conexão natural a aplicação de determinada lei,⁶¹ no caso do problema ventilado neste ensaio, por meio do uso da bandeira de conveniência.

Em face da contratação, no Brasil, de um trabalhador marítimo para prestar serviços em um navio de cruzeiro que se utiliza de uma bandeira de conveniência (*v.g.*, Panamá), na temporada brasileira, qual seria o centro de gravidade mais próximo desta relação jurídica?

O uso da bandeira de conveniência faz presumir a existência de um *dumping social*, com o fito de fraudar a relação trabalhista; a proposição ou contratação do trabalhador foi feita no Brasil; o domicílio do trabalhador é no Brasil; a prestação do serviço, apesar de ser em um navio estrangeiro, ocorre na temporada brasileira, o que enseja, também, em uma navegação de cabotagem em mar territorial brasileiro.

Assim, a partir de todos esses fatores, desvela-se que o centro de gravidade mais próximo desta relação jurídica laboral é o sistema jurídico brasileiro, o que acarreta a aplicação da lei brasileira naquilo que for mais benéfica,⁶² além do reconhecimento

⁶⁰ Cf. MARISTELA, Basso Basso. Curso de Direito Internacional Privado. 6º ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2019, p. 51.

⁶¹ "(...). Dá-se a fraude à lei no DIP quando o agente, artificialmente, altera o elemento de conexão que indicaria a lei aplicável. (...)". (DOLINGER, Jacob; TIBURCIO, Carmem; ALBUQUERQUE, Felipe. Direito Internacional Privado. 16º ed. Rio de Janeiro: Forense, 2025, p. 347). Cf. RAMOS, André de Carvalho. Curso de Direito Internacional Privado. 4º ed. Rio de Janeiro: SRV, 2025, p. 362.

⁶² "Se for a lei brasileira mais benéfica aos trabalhadores, não há dúvidas (...) que deve prevalecer sobre normas estrangeiras e, até mesmo, sobre tratados internacionais de que o Brasil é parte, pois o princípio da primazia da norma mais favorável é axiologicamente superior a quaisquer outros que indicam outras leis ou normas internas ou internacionais (menos benéficas) ao caso concreto, certo de que as próprias normas internacionais (...) contêm 'cláusulas de diálogo' ou 'vasos comunicantes' que autorizam a aplicação das normas mais favoráveis ao cidadão sujeito de direitos". (MAZZUOLI, Valério de Oliveira. Lei aplicável aos contratos de trabalho de tripulantes de navios de cruzeiros marítimos. In: Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, 26(2), 84-112, 2022, p. 90. Disponível em: <<https://revista.trt10.jus.br/index.php/revista10/article/view/528>>. Acesso em: 30 de dezembro de 2025)

da jurisdição brasileira para fins de solução de conflitos, sendo a Justiça do Trabalho competente para o feito.

Explicita-se que a competência da Justiça do Trabalho para esses casos tem seu fulcro no art. 651, §3º da CLT que excepciona a regra de competência em face do local da prestação do serviço ao permitir que o empregado opte pelo foro da contratação quando a prestação de serviço for realizada em lugar diverso do contrato de trabalho.

In verbis:

Art. 651 - 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 noutra localidade ou no estrangeiro.

(...)

§ 2º - A competência das Juntas de Conciliação e Julgamento, estabelecida neste artigo, estende-se aos dissídios ocorridos em agência ou filial no estrangeiro, desde que o empregado seja brasileiro e não haja convenção internacional dispondo em contrário.

§ 3º - ***Em se tratando de empregador que promova realização de atividades fora do lugar do contrato de trabalho, é assegurado ao empregado apresentar reclamação no foro da celebração do contrato ou no da prestação dos respectivos serviços.*** (Grifos nossos)

A jurisdição brasileira também é atraída nos termos do art. 21, III, do CPC, ao prescrever a hipótese em que o fato tenha ocorrido ou ato tenha sido praticado no Brasil.⁶³ Afirma que conforme o art. 651, §2º, da CLT, mesmo os contratos firmados fora do Brasil, mas sendo o trabalhador brasileiro este poderia acionar a Justiça do Trabalho.

Como bem explicita o professor Valério Mazzuoli, a jurisdição brasileira não se aplica apenas aos trabalhadores marítimos contratados para cruzeiros realizados na costa

⁶³ CPC. Art. 21. Compete à autoridade judiciária brasileira processar e julgar as ações em que:

(...)

III - o fundamento seja fato ocorrido ou ato praticado no Brasil.

brasileira, bem como não constitui um obstáculo à aplicação da legislação trabalhista se mais favorável.⁶⁴

6. Precedentes do TST

Importa destacar que a questão-problema do presente ensaio foi ventilada no seio do Tribunal Superior do Trabalho. Em pesquisa em sede de decisões turmárias, entre 2019 a 2025, constatou-se divergências de entendimentos quanto a problemática. Essencialmente, pode-se afirmar que a 1ª, 2ª, 3ª, 5ª, 6ª e 7ª Turmas do TST⁶⁵ entendem pela aplicação da lei mais protetiva ao trabalhador marítimo de navio cruzeiro

⁶⁴ “É falacioso o argumento de que a jurisdição brasileira somente se aplicaria aos trabalhadores de cruzeiros marítimos nos casos dos cruzeiros realizados na costa brasileira, dado que não importa a rota ou o tráfego da embarcação para atrair a competência da Justiça do Trabalho no Brasil, (...)”
(...)

A rota que faz um navio de cruzeiro ou o seu tráfego por águas brasileiras ou internacionais, à luz do Direito Internacional Privado do trabalho, em nada interfere na legislação aplicável às relações de trabalho dos tripulantes da embarcação, dado que o contrato foi concluído no Brasil e a legislação brasileira mais favorável tem aplicação imediata.” (MAZZUOLI, Valério de Oliveira. Lei aplicável aos contratos de trabalho de tripulantes de navios de cruzeiros marítimos. In: Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região, 26(2), 84-112, 2022, p. 87/97. Disponível em: <<https://revista.trt10.jus.br/index.php/revista10/article/view/528>>. Acesso em: 30 de dezembro de 2025.

⁶⁵ TST, 1ª Turma, RR-760-89.2017.5.12.0002, Relator Ministro Amaury Rodrigues Pinto Junior, DEJT 10/03/2023.

TST, 2ª Turma, RR-1232-59.2017.5.20.0005 Desembargador Convocado Marcelo Lamego Pertence, DEJT 24/09/2021.

TST, 3ª Turma, RRAg-2030-90.2017.5.09.0016, Relator Ministro Mauricio Godinho Delgado, DEJT 22/11/2024.

TST, 5ª Turma, RR-1778-17.2017.5.09.0007, Relator Ministro Breno Medeiros, DEJT 02/07/2021.

TST, 6ª Turma, ARR-11800-08.2016.5.09.0028, Relatora Ministra Katia Magalhaes Arruda, DEJT 12/04/2019.

TST, 7ª Turma, Ag-AIRR-1187-14.2014.5.07.0008, Relator Ministro Claudio Mascarenhas Brandao, DEJT 19/04/2024.

Trabajo a distancia y accidentes: criterios de calificación en el derecho nicaragüense

contrato no Brasil, enquanto a 4º e 8º Turmas⁶⁶ entendem pela aplicação da “lei do pavilhão”, além de aplicar as mesmas *ratio decidendi* do Tema 210 do STF.⁶⁷

Nesse cotejo, pode-se delinear em uma tabela o seguinte diagnóstico quanto ao entendimento das Turmas do TST:

Turma	Ano	Ministro(a) relator(a)	Votação	Aplicação da lei brasileira	Não aplicação da lei brasileira
1º	2023	Amaury Rodrigues Pinto Junior	Unânime	X	—

⁶⁶ “(..).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. Assim, 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. 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 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. (...)”. (TST, 4º Turma, RR-10-53.2016.5.09.0084, Relator Ministro Alexandre Luiz Ramos, DEJT 20/05/2022)

TST, 8º Turma, RR-1001602-25.2016.5.02.0080, Relator Ministro Alexandre de Souza Agra Belmonte, DEJT 24/06/2022. No mesmo sentido: TST, 8º Turma, RR-602-62.2015.5.09.0010, Relator Ministro Marcio Eurico Vitral Amaro, DEJT 26/02/2021.

⁶⁷ Tabela de teses do STF: 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. O presente entendimento não se aplica às hipóteses de danos extrapatrimoniais.

2°	2021	Desembargador convocado Marcelo Lamego Pertence	Unânime	X	—
3°	2024	Mauricio Godinho Delgado	Unânime	X	—
4°	2022	Alexandre Luiz Ramos	Unânime	—	X
5°	2021	Breno Medeiros	Maioria	X	—
6°	2019	Katia Magalhaes Arruda	Unânime	X	—
7°	2025	Claudio Mascarenhas Brandao	Unânime	X	—
8°	2022	Alexandre de Souza Agra Belmonte	Maioria	—	X

Na busca de uniformizar a jurisprudência a Subseção I Especializada em Dissídios Individuais (SDI-1), proferiu entendimento pela aplicação do princípio da lei mais favorável, incidindo, no caso concreto, a lei brasileira quando esta for mais benéfica ao trabalhador no conjunto de normas em relação a cada matéria, em detrimento da “lei do pavilhão” em face da teoria do centro de gravidade. *In verbis*:

(...). As normas de regência do trabalho executado no interior de embarcações estrangeiras são definidas a partir do critério estabelecido no Código de Bustamante (Convenção de Direito Internacional Privado de Havana, ratificada pelo Brasil por meio do Decreto nº 18.871/1929). Referido Diploma, nos seus arts. 274 e seguintes, determina a ***incidência da chamada “Lei do Pavilhão”***, segundo a qual a lei material aplicável a tais relações é a do país da bandeira da embarcação. ***A jurisprudência nacional e a comunidade jurídica internacional, contudo, têm relativizado essa regra, principalmente nas hipóteses de adoção de “bandeiras de conveniência ou de aluguel” – prática na qual a empresa armadora/proprietária faz o registro da embarcação em país diverso daquele em que concentra suas operações, com o intuito de se submeter a leis e controles governamentais mais brandos.*** Conforme ilustra a doutrina, as consequências advindas de tal prática são gravíssimas e de diversas ordens, sobretudo no que tange à violação de direitos humanos e da dignidade dos trabalhadores. Por outro lado,

a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), ratificada pelo Brasil, exige, em seu artigo 91, a existência de "vínculo substancial entre o Estado e o navio" que arvora sua bandeira. No presente caso, as próprias reclamadas afirmaram, na contestação, ***que os navios em que o reclamante prestou serviços arvoram bandeira do Panamá, não obstante a primeira ré possua sede na Suíça e a segunda, empresa armadora, na República de Malta.*** Destaca-se que o Panamá há muito tem sido visto como nação cuja bandeira é comumente adotada como de conveniência, aspecto já reconhecido por esta Justiça, há, pelo menos, 59 anos e, ainda hoje, figura na lista de países associados a "bandeiras de conveniência" elaborada pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) – entidade sindical internacional cujas normas coletivas as rés sustentam cumprir. Afastada a Lei do Pavilhão para os navios em que o reclamante prestou serviços, ***remanesceria aplicável à hipótese a regra geral da Lei nº 7.064/82, que trata dos empregados brasileiros contratados ou transferidos para prestar serviços no exterior, tendo em vista que, de acordo com o quadro fático dos autos, o autor iniciou seu contrato de trabalho em território brasileiro, ou, pelo menos, aqui foi recrutado por meio de empresa de recrutamento,*** a pedido da reclamada. Incide, assim, o artigo 2º, I e III, da aludida Lei. Nessa hipótese, consoante o artigo 3º do mencionado Diploma, aplica-se a lei brasileira quando mais favorável que a legislação territorial, no conjunto de normas em relação a cada matéria. Esse aspecto, aliás, faz atrair fundamento que suplantaria qualquer outro no âmbito do direito internacional dos direitos humanos, concernente à ***aplicabilidade da norma mais favorável ao ser humano, em caso de eventual conflito, por estreita aderência ao disposto no art. 19, item 8, da Constituição da Organização Internacional do Trabalho – OIT*** (norma vigente no Brasil e na Suíça), que, de forma clara, estabelece inequívoca "cláusula de barreira" à aplicação do direito internacional e ao mesmo tempo a prevalência do direito interno, quando mais favorável. Significa dizer que o conjunto normativo oriundo daquela Organização somente prevalecerá se e somente se for mais favorável que o direito interno, seja ele proveniente de lei, decisão judicial, normas coletivas ou mesmo consuetudinárias. ***Ao ratificar a mencionada norma internacional, base de toda a hermenêutica dos direitos humanos e, em especial, dos direitos sociais, o Brasil incorporou essa diretriz e deve ser ela observada,***

de forma imperativa, pelo Poder Judiciário. Diga-se de passagem, sequer seria necessária a menção expressa a ela, pois o princípio da prevalência da norma mais favorável ao indivíduo orienta a aplicação de todo direito internacional dos direitos humanos (*princípio pro homine*). (...). Valério de Oliveira Mazzuoli denomina como "cláusula de diálogo" ou "cláusula de retroalimentação", por permitir a contínua interpenetração do direito internacional e do direito interno na regência do caso e desse conjunto extrair-se a norma mais benéfica a incidir sobre a controvérsia, amparado no princípio da prevalência dos direitos humanos. Essa diretriz, aliás, encontra-se materializada na previsão contida no artigo 4º, II, da Constituição brasileira, ao relacionar o princípio da prevalência dos direitos humanos como um dos que regem as relações internacionais do País, expressamente reconhecido pelo Supremo Tribunal Federal. ***Quanto à aplicação da Convenção nº 186 da OIT (Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM)***, vigente na ordem internacional a partir de 20/08/2013 e incorporada ao direito brasileiro pelo Decreto nº 10.671, de 9/04/2021, que se destina a assegurar direitos iguais a essa categoria de trabalhadores - a denominada "gente do mar" - e se imporia às respectivas legislações nacionais por uniformizar as normas sobre trabalho marítimo, ***ainda que não possa ser aplicada de forma retroativa, não pode colidir com o citado princípio, indicado expressamente na Constituição Federal, também se choca - e de modo frontal - com a Constituição da OIT (art. 19, item 8, já mencionado)***. Com efeito, quando, no direito interno, houver norma mais benéfica, o direito internacional cede-lhe passagem. Não seria diferente, na medida em que busca aquela entidade internacional de direitos humanos assegurar o patamar mínimo de direitos aos trabalhadores, indistintamente, mas em nenhum momento, ao pretender atingir esse desiderato, afasta os sistemas normativos dos diversos países que consagram preceitos vantajosos. Admitir-se tal hipótese revelaria insustentável contrassenso e importaria, ao final, proteção às avessas, por acarretar redução de direitos. Aliás, a própria CTM expressamente destaca essa orientação, ao lembrá-la (o termo é nela utilizado) no seu Preâmbulo. Ainda, em relação à invocação feita ao artigo 178 da Constituição da República e ao ***Tema 210 de Repercussão Geral, tese firmada pelo Supremo Tribunal Federal no julgamento do RE 363.331/RJ***, segundo a qual haveria prevalência das normas e tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros,

especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, em relação ao Código de Defesa do Consumidor, ***a simples leitura do precedente invocado afasta a tese de aplicação da mesma ratio decidendi, conforme estabelecido pelo próprio relator, Ministro Gilmar Mendes, porque o caso analisado não tratava de direitos humanos, o que levou à solução com base nos métodos de solução de antinomias entre normas de igual hierarquia, em especial os critérios cronológicos e de especialidade, o que, seguramente, não se aplica às normas internacionais de direitos humanos, como as Convenções da OIT.*** Ademais, a doutrina e jurisprudência também têm admitido o ***afastamento da Lei do Pavilhão com base no Princípio do Centro da Gravidade***, ou do *most significant relationship*, segundo a qual as regras de Direito Internacional Privado podem ceder espaço a outra legislação, quando demonstrado que esta possui ligação mais forte com os fatos e a relação jurídica em análise. Em situações análogas a do presente caso, este Tribunal já decidiu pela aplicação da Teoria do Centro Gravitacional. Na hipótese, considerando que o autor: ***a) foi recrutado e treinado no Brasil, por meio da agência Rosa dos Ventos; b) teve passagens para embarque custeadas pela empregadora; c) embarcou, ao menos em uma oportunidade, em porto brasileiro; e d) prestou parte de seus serviços na costa brasileira, correta, ainda, a aplicação da Teoria do Centro da Gravidade, pois nítido que os fatos e o problema jurídico ora em análise possuem maior ligação com o ordenamento trabalhista brasileiro.*** Precedentes. Recurso de embargos conhecido e provido.⁶⁸ (Grifos nossos)

Não obstante, o problema jurídico em tela ensejou Incidente de Julgamento de Recurso de Revista Repetitivo⁶⁹ constituindo o tema nº 95 (afetado em março de 2025) com a seguinte pergunta: Qual é a legislação trabalhista aplicável nos casos em que o empregado é contratado no Brasil para trabalhar em navio de cruzeiro internacional em águas brasileiras e internacionais?

⁶⁸ TST, SDI-1, E-ED-RR-15-72.2019.5.13.0015, Relator Ministro Claudio Mascarenhas Brandão, DEJT 07/12/2023. Decisão no mesmo sentido: TST, SDI-1, Emb-Ag-RR-10025-40.2018.5.15.0118, Relator Ministro Evandro Valadão, DEJT 21/02/2025.

⁶⁹ TST, Pleno, IncJulgRREmbRep-0010946-64.2023.5.03.0180, DEJT 07/04/2025.

Até a presente data não sucedeu a conclusão do referido incidente e conseqüente fixação de tese de forma a propiciar segurança jurídica e pacificar milhares de demandas presentes no âmbito da Justiça do Trabalho de todo o país.⁷⁰ Sem dúvida a controvérsia jurídica ganha novo fôlego com a inovação trazida pela Lei nº 14.978/24, a qual alterou a Lei nº 7.064/82.⁷¹

7. De *lege ferenda*: projeto de lei nº 1.252/24

Tramita na Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 1.252/24, de autoria do Deputado Federal Kim Kataguirí, o qual altera disposições da CLT e da Lei nº 7.064/82 de sorte a dispor a sobre a situação de trabalhadores contratados para prestar serviços no exterior, para dispor sobre a contratação de brasileiros por navios de cruzeiros marítimos internacionais.

Destaca-se no referido projeto de lei o seguinte enunciado-enunciado⁷² que prescreve a descaracterização da relação empregatícia do trabalhador marítimo recrutado no Brasil para laborar em navios de cruzeiros marítimos. *In verbis*:

Art. 2º. O Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, passa a vigorar com a seguinte alteração:

⁷⁰ Em sede de TST, fora identificado 145 acórdãos e 156 decisões monocráticas sobre o tema, como ventilado no voto de afetação.

⁷¹ Lei nº 7.064/82. Art. 1º Esta Lei regula a situação de trabalhadores contratados no Brasil ou transferidos por seus empregadores para prestar serviço no exterior.

Parágrafo único. Fica excluído do regime desta Lei:

I - o empregado designado para prestar serviços de natureza transitória, por período não superior a 90 (noventa) dias, desde que:

a) tenha ciência expressa dessa transitoriedade; e
b) receba, além da passagem de ida e volta, diárias durante o período de trabalho no exterior, as quais, seja qual for o respectivo valor, não terão natureza salarial;

II - os tripulantes de cruzeiros aquaviários em águas jurisdicionais nacionais e internacionais, que são **regulados pela Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM), de 2006, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), promulgada pelo Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021.**

(Grifos nossos)

⁷² "O enunciado-enunciado de um documento normativo é composto por todos os demais enunciados que não nos remete à instância da enunciação. São preceitos gerais e abstratos, individuais ou concretos, dos quais construímos as normas jurídicas que, efetivamente, regulam as condutas intersubjetivas valoradas pelo legislador". (CARVALHO, Aurora Tomazini de. Curso de Teoria Geral do Direito: o Constructivismo Lógico-semântico. 6º ed. São Paulo: Noeses, 2019, p. 690)

“Art. 252-A *Não caracteriza vínculo empregatício a contratação de trabalhador no Brasil, por intermédio de agência de recrutamento brasileira, para trabalhar em navios de cruzeiro marítimo* que navegam em águas internacionais onde o trabalho será realizado”. (NR)

Art. 3º A Lei 7.064, 06 de dezembro de 1982, passa a vigorar com a seguinte alteração:

“Art. 1º (...)

§ 1º Fica excluído do regime desta Lei:

I – o empregado designado para prestar serviços de natureza transitória, por período não superior a 90 (noventa) dias, desde que:

- a) tenha ciência expressa dessa transitoriedade;
- b) receba, além da passagem de ida e volta, diárias durante o período de trabalho no exterior, as quais, seja qual for o respectivo valor, não terão natureza salarial.

***II – o empregado contratado para trabalhar em navios de cruzeiro marítimo que navegam em águas internacionais onde o trabalho será realizado”.* (NR)**
(Grifos nossos)

Nos considerandos do projeto de lei (enunciação-enunciada)⁷³ deixa-se claro o fito de contrapor o entendimento consolidado na SDI-I do TST quanto a aplicação da lei mais benéfica aos brasileiros contratados para laborar nos navios de cruzeiro. Na enunciação-enunciada ventila-se como fundamento a insegurança jurídica quanto aos direitos dos trabalhadores marítimos; restrição a contratação de trabalhadores brasileiros; violação do princípio da isonomia e da não discriminação; o dever da

⁷³ “Enunciação-enunciada são os enunciados (i.e. frases, sentenças), presentes no documento normativo que informam sobre o processo, o motivo, o local, as datas e os agentes participantes da atividade enunciativa. São as marcas do processo (enunciação) que ficam no produto.
(...)”

A enunciação-enunciada é o único dado material de que dispõe o jurista para conhecer a produção das normas que estuda e assim, identificá-las dentro do sistema jurídico. O processo produtivo, manifestado no exercício da competência legislativa, administrativa, judicial ou particular, é de impossível reconstituição. Só temos acesso as suas marcas, presentes na enunciação-enunciada e, por meio delas, uma ideia de como este complexo evento foi realizado”. (CARVALHO, Aurora Tomazini de. Curso de Teoria Geral do Direito: o Constructivismo Lógico-semântico. 6º ed. São Paulo: Noeses, 2019, p. 684/687-688)

União em observar os acordos firmados no que tange ao transporte internacional;⁷⁴ e entendimento do STF, no Tema 210, no qual deve-se prevalecer os tratados internacionais em face da legislação brasileira em matéria consumerista.⁷⁵

Claramente, constata-se uma tentativa de “*backlash*”⁷⁶ pelo Poder Legislativo em face do entendimento do TST, de maneira a permitir o espraiamento da flexibilização da legislação trabalhista de viés neoliberal.

Pelas razões explicitadas nos capítulos anteriores, não se vislumbra como assertivo a prescrição normativa decorrente do projeto de lei retro, visto que a realidade prática subjacente dos trabalhadores marítimos contratados para laborar em navios de cruzeiro que fazem uso de bandeiras de conveniência encerram uma forma de “dumping social”, de maneira a fraudar a aplicação de uma legislação mais protetiva ao trabalhador marítimo em contraposição a ideia de trabalho decente.

O “efeito *backlash*” acabou ocorrendo com o advento da Lei nº 14.978/24, a qual teve como principal fulcro a Lei Geral do Turismo, mas que alterou a Lei nº 7.064/82 para excepcionar sua aplicação aos tripulantes de cruzeiros aquaviários em águas jurisdicionais nacionais e internacionais, que são regulados pela CTM/O6.

⁷⁴ Constituição Federal. Art. 178. 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.

⁷⁵ STF. 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. O presente entendimento não se aplica às hipóteses de danos extrapatrimoniais.

⁷⁶ “A História revela um possível e provável nexos etiológico entre posicionamentos judiciais em questões controversas e uma enfurecida revanche por parte do grupo cujos interesses foram atingidos pela decisão. E como se houvesse um gatilho político invisível, que é acionado sempre que Tribunais se precipitam em desacordos morais sensíveis, ainda não amadurecidos pela sociedade. Assim, quando uma decisão inflama ressentimentos sociais, deflagrando reações hostis, tem sido comum falar em efeito *backlash*”. (FONTELES, Samuel Sales. Direito e Backlash. Salvador: Juspodivm, 2019, p. 23)

“(…) o *backlash* é o direito difuso à hostilização lícita do Poder Público”. (FONTELES, Samuel Sales. Direito e Backlash. Salvador: Juspodivm, 2019, p. 64)

“Let us define “public backlash,” in the context of constitutional law, in the following way: Intense and sustained public disapproval of a judicial ruling, accompanied by aggressive steps to resist that ruling and to remove its legal force”. (SUNSTEIN, Cass R. Backlash’s Travels. In: University of Chicago Public Law & Legal Theory, Working Paper nº 157, 2007, p. 03. Disponível em: <https://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1037&context=public_law_and_legal_theory>. Acesso em: 30 de dezembro de 2025)

8. Conclusões

Para fins de resposta à questão-problema ventilada, não entendemos viável a aplicação do Código de Bustamante, posto que a “lei do pavilhão” restringe-se às questões sobre embarcações e não em relação às condições de trabalho, além de que o enunciado do art. 198 encontra-se no capítulo sobre arrendamento de coisas não tratando sobre relações de trabalho.

Destaca-se, ainda, que o Código de Bustamante tem status de lei ordinária no escopo do ordenamento jurídico brasileiro, de sorte que, em face de conflito com leis internas e posteriores ao Código de Bustamante, tem-se a máxima “*lex posterior derogat legi priori*”, de maneira a preponderarem a LINDB, a CLT, o Código Civil, por exemplo.

Diante da contratação de brasileiros como trabalhadores marítimos para serviços em navios de cruzeiro que se valem de bandeira de conveniência, com fulcro na teoria do centro de gravidade, vislumbra-se que se deve afastar a legislação estrangeira (“lei do pavilhão”) em favor da legislação trabalhista brasileira, naquilo que for mais benéfico, com o fito de neutralizar a fraude que alterou artificialmente o elemento de conexão natural a aplicação de determinada lei, configurando, a nosso ver, uma prática de *dumping social*.

Desvela-se a competência da Justiça do Trabalho para esses casos com fulcro no art. 651, §3º, da CLT, que excepciona a regra de competência em face do local da prestação do serviço ao permitir que o empregado opte pelo foro da contratação quando a prestação de serviço for realizada em lugar diverso do contrato de trabalho. Vislumbramos que a regra excepcionante do art. 1º, parágrafo único, II, da Lei nº 7.064/82, decorrente da inovação dada pela Lei nº 14.978/24, apresenta-se como um “efeito *backlash*” quanto ao entendimento firmado pela SDI-I do TST quanto à aplicação da lei mais benéfica aos brasileiros contratados para laborar nos navios de cruzeiro.

Com fulcro no princípio da vedação do retrocesso social (“efeito *cliquet*” dos direitos humanos) e do princípio *pro homine*, a partir de um “diálogo de fontes”, firmamos a construção normativa, no que tange à regra excepcionante do art. 1º, parágrafo único, II, da Lei nº 7.064/82, no sentido de não aplicar a Lei nº 7.064/82 aos tripulantes

de cruzeiros aquaviários em águas jurisdicionais nacionais e internacionais naquilo que a Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM) for mais benéfica. Sentido diverso ensejará o status de inconstitucionalidade e inconvenção do dispositivo.

O direito não pode ser um ladino instrumento para a exclusão da proteção da pessoa humana do trabalhador marginalizando-o ao mero status de objeto, de um número, de um custo. Nesse sentido, impõe-se que a prestação jurisdicional no julgamento do Tema 95 pelo Tribunal Superior do Trabalho – TST observe o bloco de constitucionalidade de maneira que prevaleça princípio da vedação do retrocesso social e do princípio *pro homine*, garantindo, assim, a eficácia das metas de trabalho decente previstas na Agenda 2030.

Bibliografía

- BARCELLOS, A. P. (2024). Curso de Direito Constitucional. 6° ed. Rio de Janeiro: Forense.
- BELMONTE, A. A. (2018). As relações de trabalho nos cruzeiros marítimos. *Revista do TST*, São Paulo, vol. 84, nº 4, out/dez.
- BOCZEK, B. A. (1962). *Flags of Convenience: An International Legal Study*. Cambridge: Harvard University Press.
- BONFIM, E. M. (2025). Curso de Processo Penal. 15° ed. Rio de Janeiro: SRV.
- BULOS, U. L. (2023). Curso de Direito Constitucional. 16° ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur.
- CARVALHO, A. T. (2019). Curso de Teoria Geral do Direito: o Constructivismo Lógico-semântico. 6° ed. São Paulo: Noeses.
- CASTRO JR., O. A. (2011). Segurança Marítima e Bandeiras de Conveniência: Possibilidades de Regulação. In: CASTRO JR., O. A. (Coord.). *Direito Marítimo, Regulação e Desenvolvimento*. Belo Horizonte: Editora Fórum.
- DELGADO, M. G. (2025). Curso do Direito do Trabalho. 22° ed. Salvador: Juspodivm.
- DINIZ, M. H. (2024). Curso de Direito Civil Brasileiro – Teoria Geral do Direito Civil. 41° ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, Vol. 1.
- DINIZ, M. H. (2025). Curso de Direito Civil Brasileiro. 42° ed. Rio de Janeiro: SRV. Vol. 1.
- DOLINGER, J.; TIBURCIO, C.; ALBUQUERQUE, F. (2025). *Direito Internacional Privado*. 16° ed. Rio de Janeiro: Forense.

- FARIAS, C. C.; ROSENVALD, N. (2017). Curso de Direito Civil: contratos – teoria geral e contratos em espécies. 7º ed. Salvador: Juspodvim. V. 4.
- FRIEDMAN, L. T.; MANDELBAUM, M. (2012). Éramos nós – a crise americana e como resolvê-la. Tradução Ivo Korytovski. São Paulo: Companhia das Letras.
- MARISTELA, B. B. (2019). Curso de Direito Internacional Privado. 6º ed. Rio de Janeiro: Atlas.
- MAZZUOLI, V. O. (2023). Curso de Direito Internacional Privado. 6º ed. Rio de Janeiro: Forense.
- NELSON, R. A. R. R.; TEIXEIRA, W. O. R. (2019). Da Precarização da Relação de Trabalho Através da Prática do Dumping Social. *Revista do Tribunal Superior do Trabalho*, v. 85, nº4.
- RAMOS, A. C. (2025). Curso de Direito Internacional Privado. 4º ed. Rio de Janeiro: SRV.
- RANGEL, P. (2023). Direito Processual Penal. 30º ed. Rio de Janeiro: Atlas.
- VENOSA, S. S. (2025). Direito Civil – Contratos. 26º ed. Rio de Janeiro: Atlas. Vol. 3.
- VENOSA, S. S. (2025). Direito Civil – Direitos Reais. 26º ed. Rio de Janeiro: Atlas. Vol. 4.

Recursos electrónicos

- ILO (1999). Report of the Director-General: Decent Work. Geneva. Disponível: <https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc87/rep-i.htm#Human%20rights%20and%20work>.
- MAZZUOLI, V. O. (2022). Lei aplicável aos contratos de trabalho de tripulantes de navios de cruzeiros marítimos. *Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região*, 26(2), 84-112. Disponível em: <https://revista.trt10.jus.br/index.php/revista10/article/view/528>.
- MEIRINHO, A. G. (2023). A CONATPA e o Setor Aquaviário. A necessidade de um Olhar Especial sobre os Setores Pesqueiro, de Transporte e de Cruzeiros Marítimos para a Tutela Adequada dos Direitos Fundamentais dos Trabalhadores. In: BAULER, F. O. V.; CHAGAS, G. L.; MEIRINHO, A. G. (orgs). CONATPA: 20 anos de atuação no trabalho portuário e aquaviário. Brasília: MPT. Disponível: https://mpt.mp.br/pgt/noticias/arquivo_pdf-1-4.pdf.

SUNSTEIN, C. R. (2007). Backlash's Travels. *University of Chicago Public Law & Legal Theory*, Working Paper n° 157. Disponible em: https://chicagounbound.uchicago.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1037&context=public_law_and_legal_theory.

Cómo citar: Antonio Rangel Rosso Nelson, R. (2026). Da aplicação da legislação trabalhista brasileira aos trabalhadores marítimos em navio de cruzeiro. *Revista Jurídica Del Trabajo*, 7(18), 43-81.



Esta obra está bajo una licencia internacional [Creative Commons Atribución 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).