

# AMPLIAÇÃO DA ABRANGÊNCIA DO TRABALHO MARÍTIMO DECORRENTE DA CONVENÇÃO 186 DA OIT (CTM 186/MLC 2006)

ULISSES BORGES DE RESENDE

.....  
É advogado, mestre e doutor em Sociologia pela Universidade de Brasília – UnB, e professor do IESB, onde integra o Mestrado Profissional em Direitos Sociais e Processos Reivindicatórios.

RAFAEL ÁVILA BORGES DE RESENDE

.....  
É advogado com experiência em Direito Individual e Coletivo do Trabalho, mestrando em Direitos Sociais e Processos Reivindicatórios no IESB e pós-graduando em Advocacia de Alta Performance na PUC-Minas.

**Resumo:** A Convenção 186 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), também conhecida como Convenção do Trabalho Marítimo (CTM 186), representa o mais abrangente instrumento internacional de proteção aos trabalhadores embarcados, consolidando mais de sessenta normas anteriores e introduzindo o conceito ampliado de trabalhador marítimo. A internalização da Convenção pelo Brasil, por meio do Decreto Legislativo n. 65/2019 e do Decreto n. 10.671/2021, produziu profunda reconfiguração normativa, ampliando a proteção laboral para todos os trabalhadores embarcados de forma permanente, inclusive aqueles vinculados aos setores de cruzeiros turísticos e de exploração *offshore* de petróleo e gás. Este artigo

examina as transformações históricas do trabalho marítimo, os efeitos jurídicos e institucionais da CTM 186/MLC 2006 e os desafios impostos à estrutura sindical brasileira, à fiscalização estatal e à harmonização entre normas internacionais e legislações nacionais setoriais. Conclui-se que a Convenção 186 inaugura novo paradigma de governança marítima, reforçando padrões mínimos de dignidade, segurança e proteção social, alinhando o Brasil às melhores práticas internacionais e ampliando significativamente o alcance da cidadania laboral em ambiente marítimo.

**Palavras-chave:** Convenção 186; MLC 2006; trabalho marítimo; offshore; OIT; regulação internacional.

**Abstract:** The International Labour Organization's Convention 186, known as the Maritime Labour Convention (MLC 2006), represents the most comprehensive international instrument for the protection of seafarers, consolidating more than sixty previous standards and introducing an expanded concept of maritime worker. Brazil's incorporation of the Convention, through Legislative Decree n. 65/2019 and Presidential Decree n. 10.671/2021, generated a profound normative reconfiguration, extending labour protection to all workers permanently on board, including those employed in cruise ship services and offshore oil and gas operations. This article analyses the historical evolution of maritime work, the legal and institutional ef-

fects of MLC 2006 and the challenges posed to Brazil's union structure, state inspection mechanisms and the harmonization between international obligations and domestic sectoral legislation. The study concludes that the Convention 186 establishes a new paradigm of maritime governance, reinforcing minimum standards of dignity, safety and social protection while aligning Brazil with leading international practices and significantly broadening the scope of labour citizenship in the maritime environment.

**Keywords:** Convention 186; MLC 2006; maritime labour; offshore work; ILO; international regulation.

## INTRODUÇÃO

A regulação internacional do trabalho marítimo passou por uma transformação decisiva no século XXI, especialmente após a adoção, pela OIT, da Convenção 186, também conhecida como *Maritime Labour*

*Convention* (MLC, 2006) ou Convenção do Trabalho Marítimo (CTM 186). O instrumento, considerado pela própria OIT como o “quarto pilar” da governança marítima global ao lado das Convenções SOLAS, MARPOL e STCW, consolidou em um único marco normativo mais de sessenta instrumentos internacionais dispersos, tornando-se a referência mais abrangente de proteção aos trabalhadores embarcados. A Convenção 186 redefiniu de maneira profunda o conceito de trabalhador marítimo e instituiu padrões universais de condições de trabalho, saúde, segurança, alojamento, bem-estar e proteção contratual, impondo aos Estados signatários um nível de conformidade elevado e dinâmico.

Historicamente, o trabalho marítimo foi associado às funções diretamente ligadas à navegação e à operação técnica do navio, em especial no âmbito da marinha mercante, cuja centralidade no comércio internacional até meados do século XX foi determinante para moldar a estrutura profissional e sindical das

categorias marítimas. No entanto, a evolução tecnológica, a consolidação dos navios de cruzeiro como verdadeiras cidades flutuantes e a expansão das indústrias *offshore* de petróleo e gás transformaram a composição da força de trabalho embarcada, ampliando significativamente o número de profissionais que exercem atividades marítimas sem relação direta com a condução da embarcação. Esse novo cenário revelou lacunas regulatórias importantes, uma vez que tais trabalhadores não eram historicamente reconhecidos como marítimos, tampouco abrangidos por normas internacionais que lhes garantissem proteção adequada. Esses profissionais que trabalham desvinculados à navegabilidade eram simplesmente denominados de *People On Board*, isto é, pessoas a bordo.

Dessa forma, a Marinha Mercante do Brasil Marítimo do Século XXI – que transcende a Marinha de Transporte Aquaviário tradicional – hoje extrai hidrocarbonetos dos fundos marinhos da denominada Amazônia Azul,<sup>1</sup> sendo que cerca de 45% da energia produzida no País (incluídas todas as fontes) advém desses insumos marítimos (vide Balanço Energético Nacional 2025).<sup>2</sup>

Nesse sentido, o Transporte Aquaviário, função tradicional do Poder Marítimo, de caráter logístico, precípua das singraduras de cabotagem e de longo curso, agora também contribui como atividade-meio para atividades operacionais, industriais, marítimas complexas, na qual proliferam uma gama de embarcações especializadas, à guisa de exemplo: Navios de Suprimento de Plataforma (PSV), Embarcações de Manuseio de Âncoras e Reboque (AHTS), Navios de Apoio a Mergulho, Navios de Instalação de Dutos (PLSV); Navios de Pesquisa Sísmica, Navios de Apoio a ROV (RSV), Navios de Combate a Derramamento de Óleo (OSRV), Embarcações Multifuncionais (MPSV), Navios de Serviços de Socorro etc. Trata-se da Exploração Aquaviária na Amazônia Azul. Em breve teremos navios e embarcações dedicados à implantação de campos eólicos *offshore* (regidos pela Lei n. 15.097/2025 recém promulgada, cabendo regulamentação, havendo cerca uma centena de projetos marítimos aguardando outorga para início das operações). “Amanhã”, teremos o início da Mineração Submarina, sem descurar

- 
1. Amazônia Azul consiste no patrimônio marítimo nacional. O Decreto n. 12.481/2025 define a Amazônia Azul como o espaço marítimo do país compreendidos o mar, o leito e o subsolo marinho na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite da plataforma continental brasileira.
  2. Disponível em: <https://www.epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/balanco-energetico-nacional-2005>.

da promissora Elevação do Rio Grande,<sup>3</sup> indústria que vai demandar novas atividades, construções marítimas e submarinas, e conseqüentemente futuras capacidades de embarcações e profissionais marítimos especializados.

A Convenção 186 responde a essa realidade contemporânea ao adotar um conceito funcional e ampliado de trabalhador marítimo, que engloba todas as pessoas que trabalham a bordo, em qualquer capacidade, excetuando-se apenas os navios de guerra. Essa definição transforma a compreensão tradicional da atividade marítima, reconhecendo a complexidade econômica, estrutural e social do trabalho embarcado no século XXI, ao mesmo tempo em que impõe aos Estados membros a obrigação de assegurar padrões mínimos de proteção a todos os trabalhadores embarcados de forma permanente.

No Brasil, a ratificação da MLC 2006, por meio do Decreto Legislativo n. 65, de 17 de dezembro de 2019, seguida de sua promulgação pelo Decreto n. 10.671, de 09 de abril de 2021, produziu efeitos jurídicos, institucionais e sindicais de alto impacto. A internalização da Convenção não apenas amplia o alcance da legislação marítima nacional, como também exige a harmonização entre normas internas, em especial aquelas voltadas ao setor petrolífero, e as exigências internacionais de proteção laboral. Ademais, a ampliação do conceito de trabalhador marítimo introduz desafios significativos ao sistema sindical brasileiro, organizado pela lógica da unicidade e segmentado em categorias historicamente urbanas ou industriais, que agora se veem chamadas a reconfigurar sua representatividade diante da expansão das categorias embarcadas protegidas pela Convenção.

A presente análise busca examinar a transformação provocada pela MLC 2006 no contexto brasileiro, destacando sua repercussão histórica, jurídica e institucional. O objetivo é demonstrar como a Convenção redefine o trabalho marítimo, reposiciona o Brasil no cenário internacional de governança marítima e inaugura novo paradigma para a proteção laboral, especialmente para trabalhadores de cruzeiros turísticos e atividades *offshore*. A partir de abordagem interdisciplinar, que articula Direito do Trabalho, Direito Marítimo e Direito Internacional, o estudo delinea os principais impactos da Convenção, compreendendo-a como marco civilizatório necessário diante da crescente complexidade das atividades econômicas marítimas contemporâneas.

---

3. Consiste em um grande platô submarino vulcânico, a cerca de 1.200 km da costa da Região Sul do Brasil, com uma área comparável à da Espanha, e que o Brasil pleiteia incorporar à sua Plataforma Continental, com conseqüentes direito patrimoniais de exploração/exploração mineral.

## 1. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA DO TRABALHO MARÍTIMO E A EMERGÊNCIA DA CONVENÇÃO 186 DA OIT (MLC 2006)

A compreensão contemporânea do trabalho marítimo resulta de um longo processo histórico no qual a navegação, o comércio marítimo e a constituição de forças de trabalho embarcadas foram decisivos para o desenvolvimento do capitalismo global. Desde os séculos XVII e XVIII, a marinha mercante consolidou-se como eixo estratégico do comércio internacional, e as categorias profissionais marítimas estruturaram-se em torno das funções diretamente associadas à navegação, como comandante, oficiais de náutica, oficiais de máquinas e demais tripulantes indispensáveis à condução, segurança e operação do navio. A própria construção jurídica da categoria profissional baseava-se na centralidade do transporte marítimo de mercadorias, fenômeno analisado por autores clássicos do Direito Marítimo, como Tetley e Schoenbaum, que destacam o caráter técnico e altamente regulamentado das funções de ponte e máquinas como referência histórica das profissões marítimas (Tetley, 2008; Schoenbaum, 2012).

O desenvolvimento da aviação comercial, sobretudo a partir da década de 1960, diminuiu drasticamente o transporte marítimo de passageiros, reduzindo o escopo tradicional do trabalho marítimo e reforçando, ainda mais, a visão restritiva de que apenas os trabalhadores vinculados às operações de navegação e segurança seriam considerados marítimos. Esse enfoque técnico-navegacional também influenciou o marco normativo internacional anterior aos anos 2000, refletido em convenções setoriais da Organização Internacional do Trabalho e da Organização Marítima Internacional, como a Convenção STCW/1978, que regulava exclusivamente competências e certificações de tripulantes responsáveis pela operação e segurança da navegação (IMO, 1978). O resultado foi a consolidação de um conceito jurídico limitado, pouco sensível à ampliação das atividades econômicas desenvolvidas a bordo das embarcações ao longo do século XX.

Entretanto, profundas alterações econômicas e tecnológicas transformaram o espaço marítimo em ambiente multifuncional. A partir da segunda metade do século XX, os navios de cruzeiro passaram a desempenhar papel central no mercado turístico internacional, configurando-se como complexos hoteleiros flutuantes com centenas de trabalhadores embarcados em atividades totalmente dissociadas da navegação. Setores como hotelaria, gastronomia, entretenimento, atendimento ao público, limpeza, manutenção, saúde e comércio instalaram-se a bordo de grandes embarcações, criando novas categorias profissionais que, embora cumprissem tarefas embarcadas permanentes, não

eram reconhecidas como marítimas pelas legislações nacionais nem pelos antigos instrumentos internacionais da OIT.

Contudo, o fenômeno de industrialização do mar não passou despercebido pela Organização Internacional do Trabalho (OIT), que atualizou assim o conceito de Trabalhadores Marítimos, ou simplesmente Marítimos, antes considerados apenas como aqueles dedicados às atividades relacionadas à navegação/transporte marítimo em si.

Nesse processo evolutivo, é importante destacar que a Convenção 185 da OIT, define que o termo “marítimo” e a locução “gente do mar” são sinônimos, ambas referindo-se a trabalhadores marítimos, derivadas das respectivas expressões sinônimas *marin* e *gens de mer*, no idioma francês, e do vocábulo *seafarer*, no idioma inglês, respectivamente nas duas línguas autênticas, portanto oficiais, previstas da referida Convenção (conforme descrito no *caput* do seu art. 18):

1. For the purposes of this Convention, the term seafarer means any person who is employed or is engaged or works in any capacity on board a vessel, other than a ship of war, ordinarily engaged in maritime navigation.

1. Aux fins de la présente convention, le terme marin ou gens de mer désigne toute personne qui est employée ou engagée ou qui travaille, à quelque titre que ce soit, à bord de tout navire, autre qu'un navire de guerre, normalement affecté à la navigation Maritime.

Assim, traduzidas para o vernáculo:

1. Para os efeitos da presente Convenção, o termo marítimo e a locução gente do mar designam toda e qualquer pessoa empregada, contratada ou que trabalhe em qualquer função a bordo de uma embarcação, que não seja de guerra e que esteja dedicada habitualmente à navegação marítima.

Portanto, é incontestável que as expressões “marítimo” e “gente do mar” são legalmente sinônimas. Contudo, entende-se ser preferível o uso da expressão “marítimo”, pois a locução “gente do mar”, tradução “ao pé da letra” da expressão homônima francesa, pode denotar uma semântica de senso comum bem mais genérica em português, que poderia incluir surfistas, velejadores e demais desportistas náuticos, pescadores etc., da mesma forma que, numa alegoria simples, se quiséssemos denominar um peixe como um “bicho do mar”, usaríamos um vocábulo que pode apreender outros animais aquáticos, baleias, estrelas do mar etc.

É importante notar ainda que na Convenção 185 da OIT já vigia o conceito de que uma pessoa contratada para qualquer função a bordo é considerada Trabalhador Marítimo, desde que trabalhe numa embarcação dedicada habitualmente à navegação marítima. Ou seja, a referida Convenção reforça que Marítimo é quem trabalha em uma embarcação que se desloca habitualmente no mar.

No contexto evolutivo da industrialização do mar em relevo, a Maritime Labor Convention 2006 (MLC 2006) – no Brasil e em Portugal também conhecida como Convenção Sobre o Trabalho Marítimo 186 (CTM 186) – ratificada no País por meio do Decreto Legislativo n. 65, de 17 de dezembro de 2019 e promulgada pelo Decreto n. 10.671, de 09 de abril de 2021, consagrou definitivamente que também pertence à categoria dos trabalhadores Marítimos o pessoal embarcado que trabalha nas diversas atividades de caráter marítimo operacional, indo além das funções diretamente associadas à navegação/transporte de uma embarcação, vide alínea f), item 1. do art. 2º da referida Convenção, respectivamente nas duas versões de língua autêntica, portanto oficiais: inglesa; francesa e, na sequência, na tradução apresentada em anexo ao Decreto que a promulgou:

(f) seafarer means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship to which this Convention applies;

(f) gens de mer ou marin designe les personnes employées ou engagées ou travaillant

à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente Convention s'applique:

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

Observa-se que a versão oficial (autêntica) em francês da MLC 2006 (CTM 186) repete na alínea f), item 1. do art. 2º anteriormente exibida a mesma sinonímia do termo “Marítimo” e a locução “Gente do Mar”, como já consagrado anteriormente no art. 1º da Convenção 185 da OIT.

Inclusive a versão oficial em português da referida Convenção divulgada no sítio oficial da OIT apresenta, em sua alínea f) supracitada, tão somente a expressão “marítimo” (e não “gente do mar”) que: “designa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha, a qualquer título, a bordo de um navio ao qual se aplique a presente convenção”. Aliás, nessa versão oficial divulgada pela OIT não se faz uma menção sequer a versão sinônima “gente do mar”, mas tão somente a insofismável expressão “Marítimo”. Por isso, essa será a expressão doravante adotada, pois assim impende de dúvidas que tantos os Marítimos tradicionais do

Transporte Aquaviário quanto os trabalhadores pertencentes às modernas profissões embarcadas, por exemplo, em navios de apoio *offshore*, dedicados à Exploração da Amazônia Azul, são Marítimos, com os mesmos direitos previstos na Convenção MLC 2006 (CTM 186). Tal Convenção tem status supralegal, pela inteligência da Constituição Federal do Brasil, em seu art. 5º, § 2º, prevalecendo sobre a legislação ordinária, sendo ainda mais especializada que a CLT.

Por outro lado, vale registrar que desde o fim do Século XX a Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (Lei n. 9537/97, conhecida como LESTA), em vigor nas águas sob jurisdição nacional, já definia como Aquaviário, em seu inciso II do art. 2º: “todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional”.

O Decreto n. 2.596/97, que regulamentou a LESTA, conceitua, no inciso I de seu art. 1º, Marítimos como:

... 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 (grifos nossos).

Para um navio de apoio marítimo *offshore*, por exemplo, navegar é condição necessária, mas não suficiente para a sua plena operação e funcionalidade na exploração/exploração de hidrocarbonetos no fundo marinho da Amazônia Azul. Daí a necessidade de incorporação de novos Marítimos Operacionais a bordo.

Simultaneamente, a expansão da indústria do petróleo e gás *offshore* transformou as unidades marítimas de exploração e produção, como plataformas fixas, unidades flutuantes de produção, armazenamento e transferência (FPSOs) e embarcações de apoio, em ambientes complexos que demandavam novos profissionais altamente especializados. Embora submetidos às mesmas condições de confinamento, isolamento geográfico, riscos ambientais e dinâmicas do trabalho embarcado, esses trabalhadores também não eram formalmente enquadrados como marítimos. Em países como o Brasil, seu enquadramento regulatório estava associado à legislação do setor petrolífero, como a Lei n. 5.811/1972, sem diálogo direto com as normas marítimas internacionais (Brasil, 1972).

Essa fragmentação normativa produziu lacunas de proteção e assimetrias regulatórias importantes, sobretudo no que diz respeito a condições de alojamento, jornada, saúde e segurança, repatriação, direitos contratuais mínimos e inspeção do trabalho a bordo. Diante desse cenário, a Organização Internacional do Trabalho iniciou, ainda nos anos 1990, um movimento de revisão estrutural das

normas marítimas internacionais, com o objetivo de consolidar instrumentos dispersos e produzir um marco normativo unificado e moderno, capaz de responder às transformações do setor. Após mais de uma década de negociações tripartites, envolvendo governos, armadores e sindicatos, foi aprovada, em 2006, a Convenção Internacional do Trabalho Marítimo, conhecida como MLC 2006 ou CTM 2006, considerada pela própria OIT o “quarto pilar” da regulação marítima internacional, ao lado das Convenções SOLAS, MARPOL e STCW (ILO, 2006).

A MLC 2006 introduziu uma ruptura paradigmática ao adotar um conceito ampliado e funcional de trabalhador marítimo, definindo-o, em seu Artigo II, como qualquer pessoa que trabalha ou exerce funções, em qualquer capacidade, a bordo de um navio abrangido pela Convenção, com exceção dos navios de guerra. Essa definição abrange tanto os tripulantes tradicionais da navegação quanto todos os trabalhadores embarcados de forma permanente, incluindo aqueles vinculados a atividades hoteleiras, turísticas, de manutenção, de apoio operacional e de exploração *offshore*. Ao superar a visão restritiva centrada na navegação, a Convenção adequa-se à realidade contemporânea, reconhecendo que o navio moderno é um espaço de trabalho plural, multifuncional e complexo, exigindo proteção laboral homogênea e abrangente.

Ao consolidar mais de 60 instrumentos internacionais anteriores e estabelecer padrões mínimos de trabalho, alojamento, saúde, segurança, repatriação e proteção contratual, a MLC 2006 passou a representar o marco global mais robusto para a regulação do trabalho marítimo. Sua estrutura inovadora, baseada no modelo tripartite da OIT, privilegia atualização permanente, mecanismos de inspeção e auditoria e incorporação dinâmica de emendas, garantindo que a Convenção permaneça tecnicamente atualizada diante das rápidas mudanças do setor marítimo.

A evolução histórica do trabalho marítimo revela, portanto, um movimento progressivo de ampliação conceitual e normativa que culmina na MLC 2006 como instrumento integrador e modernizador. A Convenção responde às transformações econômicas e tecnológicas do século XXI e inaugura uma nova fase na proteção laboral marítima, reconhecendo como marítimos todos os trabalhadores embarcados de maneira permanente, independentemente de vínculo com a operação da navegação. Esse reconhecimento é essencial para compreender os impactos da ratificação brasileira de 2019 e da promulgação do Decreto n. 10.671/2021, que internalizam o conceito ampliado e reposicionam o Brasil no cenário da regulação internacional do trabalho embarcado.

## 2. A RATIFICAÇÃO DA CONVENÇÃO 186 DA OIT PELO BRASIL E OS EFEITOS JURÍDICOS DA AMPLIAÇÃO DO CONCEITO DE TRABALHADOR MARÍTIMO

A incorporação da Convenção 186 da Organização Internacional do Trabalho ao ordenamento jurídico brasileiro constitui marco decisivo para o redesenho das relações de trabalho em ambiente marítimo no país. Embora aprovada pela OIT em 2006, a adesão brasileira somente ocorreu em 2019, por meio do Decreto Legislativo n. 144, posteriormente promulgada pelo Decreto Presidencial n. 10.671/2021. A demora de mais de uma década entre a adoção internacional e a ratificação nacional revela a complexidade normativa interna, bem como a necessidade de articulação interinstitucional envolvendo órgãos da administração pública, entidades sindicais e segmentos empresariais do setor marítimo, turístico e petrolífero.

Com a ratificação da Convenção, o Brasil passou a adotar integralmente o conceito ampliado de trabalhador marítimo previsto no Artigo II da MLC 2006, que define como *seafarer* qualquer pessoa empregada, contratada ou que trabalhe, em qualquer capacidade, a bordo de um navio abrangido pela Convenção. Essa definição, de caráter funcional e abrangente, rompe com a tradição normativa anterior, que condicionava o enquadramento jurídico de trabalhador marítimo ao desempenho de funções de navegação, máquinas ou segurança marítima. A adoção da MLC 2006 implica, portanto, uma revisão estrutural do regime jurídico de categorias profissionais que, embora embarcadas de maneira permanente, não eram classificadas como marítimas.

Ao internalizar a Convenção, o Brasil estende aos trabalhadores de hotelaria embarcada, gastronomia, entretenimento, limpeza, manutenção, saúde e comércio, bem como aos trabalhadores embarcados em unidades *offshore* de apoio ao petróleo e gás, os mesmos direitos mínimos de proteção laboral anteriormente restritos aos tripulantes da navegação. Essa ampliação normativa introduz a necessidade de reinterpretação das fronteiras entre o Direito do Trabalho, o Direito Marítimo e a legislação especial do setor petrolífero. Em especial, desafia a compreensão tradicional de que trabalhadores *offshore* não seriam marítimos, criando novos contornos para o debate jurídico sobre o enquadramento desses profissionais, tema discutido na doutrina contemporânea e também presente em decisões judiciais envolvendo trabalhadores de plataformas e embarcações de apoio (Delgado; Amorim, 2021).

A MLC 2006 estabelece, ainda, parâmetros mínimos obrigatórios relativos a condições contratuais, jornada, descanso, alojamento, alimentação, saúde e segurança, assistência médica, repatriação e bem-estar a bordo. Ao promulgar o Decreto n. 10.671/2021, o Brasil se comprometeu a adotar mecanismos internos eficazes de fiscalização, auditoria e certificação, em conformidade com o Sistema de Garantia de Conformidade Marítima (*Maritime Labour Certificate and Declaration of Maritime Labour Compliance*). Esses instrumentos exigem coordenação entre a Marinha do Brasil, enquanto autoridade marítima, o Ministério do Trabalho e Emprego, a Receita Federal e demais órgãos responsáveis por inspeção portuária e laboral.

Outro ponto relevante introduzido pela ratificação é a necessidade de compatibilizar a MLC 2006 com a legislação brasileira já existente. No caso dos trabalhadores *offshore*, cuja atividade é historicamente regulada pela Lei n. 5.811/1972, surge o desafio de harmonizar dois regimes jurídicos distintos, especialmente no tocante ao regime de revezamento, jornada e repouso. A doutrina especializada tem destacado que a MLC 2006 não pretende substituir legislações nacionais específicas, mas estabelecer um piso de proteção laboral internacional, abaixo do qual nenhum Estado signatário pode situar suas normas internas (ILO, 2013). Assim, o Brasil deve assegurar que a legislação setorial do petróleo não contrarie os princípios e direitos fundamentais expressamente previstos na Convenção, evitando situações de precarização ou lacunas regulatórias.

A ampliação do conceito de trabalhador marítimo também gera repercussões diretas no campo sindical. A estrutura sindical brasileira, organizada por categorias profissionais e orientada pelo princípio da unicidade sindical, enfrenta o desafio de redefinir a representatividade de trabalhadores embarcados que anteriormente pertenciam a categorias totalmente distintas, como turismo, hotelaria, gastronomia e entretenimento. A MLC 2006, ao reconhecer que todos os trabalhadores embarcados de forma permanente são marítimos, abre espaço para disputas sindicais e para a necessidade de revisão estatutária das entidades representativas do setor. Trata-se de reconfiguração que, embora jurídica, é também política, envolvendo interesses econômicos e institucionais expressivos.

Do ponto de vista administrativo, o Brasil assume, com a ratificação, o compromisso de manter procedimentos robustos de inspeção e certificação nos portos nacionais, em conformidade com o regime de *Port State Control*. Isso significa que navios estrangeiros ingressando em portos brasileiros também estão sujeitos às inspeções de conformidade da MLC 2006, o que contribui para a uniformização das condições de trabalho e para a prevenção do *dumping*

social no setor marítimo internacional. A atuação brasileira no âmbito do Acordo de *Viña del Mar*, que reúne autoridades marítimas da América Latina para fins de inspeção de navios, reforça a dimensão internacional dessa obrigação (Viña Del Mar Agreement, 2022).

Em síntese, a ratificação da MLC 2006 projeta efeitos jurídicos, administrativos e sindicais de grande alcance, reposicionando o Brasil no cenário internacional do trabalho marítimo e exigindo significativa adaptação das estruturas normativas internas. A Convenção não apenas moderniza a proteção laboral, mas redefine o próprio conceito de trabalho marítimo, reconhecendo que o navio, no século XXI, é espaço multifuncional que demanda proteção integral e universal.

### **3. IMPACTOS DA CONVENÇÃO 186 NA ESTRUTURA SINDICAL, NA REGULAÇÃO NACIONAL E NA DINÂMICA DO TRABALHO EMBARCADO NO BRASIL**

A incorporação da Convenção 186 da OIT ao ordenamento jurídico brasileiro, ao ampliar o conceito de trabalhador marítimo, cria um novo campo normativo que desafia profundamente a organização sindical e a regulação interna do trabalho embarcado. Trata-se de mudança que ultrapassa a mera atualização legislativa e repercute sobre o próprio arranjo institucional que historicamente estruturou a representação das categorias marítimas, bem como sobre os mecanismos de tutela estatal e a lógica empresarial de operação em navios, plataformas e embarcações de apoio. Essa transformação exige reinterpretação do Direito do Trabalho, do Direito Sindical e do Direito Marítimo, revelando tensões, sobreposições normativas e demandas inéditas por mecanismos de governança compatíveis com os parâmetros internacionais da MLC 2006.

A redefinição do conceito de trabalhador marítimo introduz impactos imediatos sobre o regime sindical brasileiro. A Consolidação das Leis do Trabalho estrutura-se pela unicidade sindical, vinculando a representação a um determinado ramo de atividade ou categoria profissional. Historicamente, os sindicatos marítimos brasileiros voltaram-se exclusivamente aos tripulantes envolvidos nas operações de navegação, como marítimos de convés, máquinas, rádio e outras funções tradicionais da marinha mercante. Com a ampliação promovida pela MLC 2006, profissionais de hotelaria, gastronomia, atendimento ao público, entretenimento, manutenção e limpeza, empregados em navios de cruzeiro, assim como trabalhadores embarcados em embarcações de apoio *offshore*, passam, juridicamente, a integrar o campo de proteção marítima. Essa

novidade gera tensões, pois desloca trabalhadores antes representados por sindicatos de categorias urbanas ou industriais para a esfera da representação marítima, criando disputas de enquadramento que exigem revisão estatutária e readequação institucional das entidades sindicais.

Ademais, a ampliação do conceito de trabalhador marítimo projeta efeitos diretos na fiscalização e na atuação da autoridade marítima brasileira. O Decreto n. 10.671/2021 obriga o país a estruturar mecanismos de compliance e inspeção compatíveis com o sistema internacional de certificação e declaração de conformidade previsto pela MLC 2006. Isso implica adequar procedimentos da Marinha do Brasil e do Ministério do Trabalho e Emprego às normas internacionais, ampliando o escopo das inspeções para abranger trabalhadores antes excluídos do regime marítimo. Trata-se de desafio institucional relevante, considerando a necessidade de fiscalizar embarcações de turismo, plataformas de petróleo, FPSOs e navios de apoio de forma integrada, com padrões mínimos de alojamento, saúde e segurança uniformes, nos termos exigidos pela OIT.

No campo jurídico, a Convenção gera necessidade de harmonização entre normas internacionais e legislações setoriais nacionais, especialmente no setor petrolífero. A Lei n. 5.811/1972 disciplina o regime de trabalho dos empregados na exploração de petróleo, organizando jornadas, turnos e sistemas de revezamento que não dialogavam, originalmente, com as normas internacionais marítimas. A MLC 2006 não revoga esse regime, mas impõe que sua aplicação não contrarie os princípios e direitos mínimos previstos no instrumento internacional. Doutrina especializada tem enfatizado que convenções internacionais da OIT ratificadas pelo Brasil possuem status supralegal, conforme entendimento consolidado pelo Supremo Tribunal Federal, exigindo que legislações nacionais sejam interpretadas de maneira compatível com os compromissos internacionais assumidos pelo Estado brasileiro (STF, RE 466.343/SP, Rel. Min. Gilmar Mendes). Essa diretriz hermenêutica reforça a necessidade de que a legislação petrolífera seja aplicada em consonância com as garantias mínimas estabelecidas pela MLC 2006.

Outro aspecto relevante refere-se ao impacto econômico e empresarial das novas exigências internacionais. A adequação das condições de alojamento, saúde, segurança, alimentação, espaços de convivência, contratualidade e bem-estar a bordo constitui investimento financeiro significativo, especialmente no setor de turismo marítimo e nas operações *offshore*. Países que ratificaram a MLC 2006 registraram, ao longo da última década, aumento das inspeções

portuárias, maior uniformidade nas condições de trabalho e redução de práticas de dumping social, conforme relatórios anuais da OIT e da *International Transport Workers' Federation* (ILO, 2020; ITF, 2021). Ao integrar esse sistema global, o Brasil tende a elevar padrões mínimos de proteção laboral e alinhar-se às melhores práticas internacionais, garantindo maior segurança jurídica às operações marítimas nacionais.

No âmbito das relações de trabalho, a MLC 2006 redefine a própria lógica de proteção do trabalhador embarcado, reconhecendo a vulnerabilidade inerente ao confinamento e ao isolamento geográfico. A Convenção exige cláusulas contratuais claras, assistência médica a bordo e em terra, direito à repatriação, descanso adequado, alojamentos dignos e ambientes de trabalho ergonomicamente estruturados. Ao ampliar a noção de trabalhador marítimo, esses direitos passam a alcançar segmentos antes deixados à margem da proteção marítima, corrigindo assimetrias históricas e fortalecendo a tutela estatal. Estudos recentes destacam que navios de cruzeiro e plataformas *offshore*, embora distintos funcionalmente, compartilham condições de trabalho que justificam o reconhecimento jurídico unificado promovido pelo instrumento internacional (Cameron; Lammers, 2019).

Por fim, a ratificação da MLC 2006 estimula o fortalecimento da presença brasileira no cenário internacional de governança marítima. Ao adotar padrões de inspeção e certificação reconhecidos mundialmente, o Brasil passa a integrar redes de cooperação técnica e fiscalização, como o Acordo de *Viña del Mar*, contribuindo para a redução de desigualdades internacionais na proteção laboral e para o combate a práticas abusivas no setor marítimo global. Essa inserção fortalece a credibilidade internacional do país e melhora o ambiente regulatório de suas operações marítimas comerciais e energéticas.

A Convenção 186, portanto, não apenas amplia o conceito de trabalhador marítimo, mas transforma a própria estrutura normativa e institucional do setor marítimo brasileiro. Produz deslocamentos significativos na representação sindical, exige reinterpretação de marcos legais nacionais, redefine padrões de proteção laboral e introduz novas exigências administrativas e econômicas, configurando-se como marco regulatório essencial para o século XXI.

#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Convenção 186 da Organização Internacional do Trabalho, internalizada pelo Brasil em 2021 após sua ratificação em 2019, representa inflexão normativa

decisiva para a proteção do trabalho embarcado no país e para a modernização de sua governança marítima. O percurso histórico do trabalho marítimo, tradicionalmente restrito às funções diretamente vinculadas à navegação, foi profundamente alterado pelas transformações econômicas, tecnológicas e industriais das últimas décadas, que deslocaram o eixo funcional das atividades marítimas e incorporaram a bordo novos segmentos profissionais, especialmente nos setores de cruzeiros turísticos e exploração *offshore* de petróleo e gás. Diante dessa realidade, a adoção da MLC 2006 pelo Brasil não configura mero ato de adesão formal a um tratado internacional, mas uma mudança estrutural na forma de compreender o trabalhador marítimo e a amplitude de direitos que lhe são inerentes.

Ao adotar o conceito ampliado de trabalhador marítimo previsto na Convenção, o Brasil reconhece juridicamente a pluralidade de atividades desenvolvidas a bordo de embarcações modernas, superando a concepção restritiva do passado. A MLC 2006 redefine o navio como espaço de trabalho multifuncional, impondo aos Estados signatários o dever de assegurar padrões uniformes de proteção laboral, saúde, segurança, alojamento e contratualidade a todos os trabalhadores embarcados de forma permanente. Essa uniformização é crucial para evitar assimetrias regulatórias e práticas de dumping social que historicamente fragilizaram segmentos vulneráveis da força de trabalho marítimo.

As repercussões da Convenção sobre o sistema regulatório brasileiro são amplas e complexas. No plano legislativo, a necessidade de compatibilização entre a MLC 2006 e normas nacionais, como a Lei n. 5.811/1972, exige uma leitura sistemática que privilegie o caráter supralegal dos tratados internacionais trabalhistas, conforme entendimento consolidado pelo Supremo Tribunal Federal. No plano administrativo, a obrigação de estruturar sistemas de auditoria, inspeção e certificação alinhados aos padrões internacionais reforça o papel da Marinha do Brasil e do Ministério do Trabalho e Emprego, demandando investimentos institucionais e técnicos capazes de assegurar cumprimento efetivo da Convenção em portos, navios, plataformas e embarcações de apoio.

No campo sindical, a ampliação do conceito de trabalhador marítimo traz desafios significativos à estrutura organizativa brasileira, ainda baseada na lógica da unicidade sindical e na separação rígida entre categorias marítimas e categorias urbanas ou industriais. O novo arcabouço normativo impõe a revisão de estatutos, a reconfiguração de representatividade e o fortalecimento do diálogo intersindical, de modo a garantir que trabalhadores de hotelaria embarcada, entretenimento, gastronomia, manutenção, saúde e atividades *offshore* tenham representação adequada e compatível com sua realidade laboral.

A MLC 2006 impõe, ainda, desafios ao setor empresarial. A implementação dos padrões internacionais de habitabilidade, saúde, segurança, bem-estar e proteção contratual demanda reorganização de rotinas internas, investimentos em infraestrutura, capacitação e conformidade, em especial nos mercados de cruzeiros marítimos e de exploração *offshore*. Ao mesmo tempo, a adesão à Convenção gera benefícios relevantes ao posicionar o Brasil em alinhamento com os principais mercados marítimos do mundo, fortalecendo a credibilidade internacional das operações brasileiras e contribuindo para maior previsibilidade normativa, redução de riscos jurídicos e harmonização regulatória. Sob perspectiva jurídica e sociolaboral, a MLC 2006 reafirma a centralidade da dignidade humana no trabalho marítimo e a necessidade de reconhecer que o isolamento geográfico, o confinamento e os riscos inerentes ao ambiente marítimo potencializam vulnerabilidades específicas que exigem tutela diferenciada. A Convenção confere tratamento integral ao trabalhador embarcado, valorizando aspectos materiais, sociais, psicológicos e contratuais que ultrapassam a tradicional preocupação com a segurança da navegação ou com a mera organização da tripulação.

Assim, a internalização da Convenção 186 da OIT inaugura no Brasil um novo paradigma, ajustado à complexidade do século XXI e atento à função estratégica que o setor marítimo desempenha na economia global e nacional. O país passa a integrar plenamente o sistema internacional de proteção ao trabalho marítimo, comprometendo-se com o fortalecimento de garantias laborais, com a modernização institucional, com a reorganização sindical e com a promoção de condições dignas e seguras de trabalho em todas as atividades desenvolvidas em meio marítimo. Trata-se de avanço civilizatório que reposiciona o Brasil no cenário internacional e amplia a abrangência da cidadania trabalhista para milhares de trabalhadores antes excluídos da proteção marítima integral.

## REFERÊNCIAS

ACORDO LATINO-AMERICANO SOBRE O CONTROLE DE NAVIOS PELO ESTADO DO PORTO (Viña del Mar Agreement). *Latin American Agreement on Port State Control*. Viña del Mar: Secretariat, 2022. Disponível em: <https://alianzadeviñadelmar.org>. Acesso em: nov. 2025.

BRASIL. *Decreto Legislativo n. 144, de 2019*. Aprova o texto da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 22 jul. 2019. Disponível em: <https://www25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/136364>. Acesso em: nov. 2025.

- BRASIL. *Decreto n. 10.671, de 9 de abril de 2021*. Promulga a Convenção Internacional do Trabalho Marítimo (MLC, 2006). *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 12 abr. 2021. Disponível em: <https://www.in.gov.br>. Acesso em: nov. 2025.
- BRASIL. *Lei n. 5.811, de 11 de outubro de 1972*. Dispõe sobre o regime de trabalho no setor de petróleo. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 13 out. 1972. Disponível em: <https://www.in.gov.br>. Acesso em: nov. 2025.
- BRASIL. Supremo Tribunal Federal. *Recurso Extraordinário n. 466.343*. Relator: Ministro Gilmar Mendes. Julgamento em: 3 dez. 2008. *Diário da Justiça Eletrônico*, Brasília, DF, 5 jun. 2009. Disponível em: <https://portal.stf.jus.br>. Acesso em: nov. 2025.
- CAMERON, Lindsey; LAMMERS, Samuel. Working at sea: labour standards for cruise ships and offshore installations. *International Journal of Marine and Coastal Law*, v. 34, n. 2, p. 203–228, 2019.
- DELGADO, Maurício Godinho; AMORIM, Catarina. Trabalho *offshore* e proteção jurídica. *Revista de Direito do Trabalho*, São Paulo, v. 47, n. 216, p. 57-84, 2021.
- INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). *Implementing the Maritime Labour Convention, 2006*. Geneva: ILO, 2013. Disponível em: <https://www.ilo.org>. Acesso em: nov. 2025.
- INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). *Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)*. Geneva: ILO, 2006. Disponível em: <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>. Acesso em: nov. 2025.
- INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO). *Maritime Labour Convention, 2006: 2020 report on implementation*. Geneva: ILO, 2020. Disponível em: <https://www.ilo.org>. Acesso em: nov. 2025.
- INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). *International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)*. London: IMO, 1978. Disponível em: <https://www.imo.org>. Acesso em: nov. 2025.
- INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF). *Seafarers' rights and MLC compliance report*. London: ITF, 2021. Disponível em: <https://www.itfglobal.org>. Acesso em: nov. 2025.
- SCHOENBAUM, Thomas. *Admiralty and maritime law*. 5. ed. St. Paul: Thomson West, 2012.
- TETLEY, William. *Maritime law as a mixed legal system*. Montreal: McGill University Press, 2008.