

BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA E SUAS IMPLICAÇÕES NAS RELAÇÕES DE TRABALHO MARÍTIMO

Reflexões sobre os institutos jurídicos internacionais no setor de cruzeiros

GUSTAVO LUIS TEIXEIRA DAS CHAGAS

Procurador do Ministério Público do Trabalho; Coordenador Nacional da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário do Ministério Público do Trabalho – CONATPA/MPT; Membro Auxiliar da Corregedoria Nacional – CNMP; Mestrando em Direito na Universidade Nove de Julho (UNINOVE). Especialista em Direito do Trabalho Portuário e Marítimo pela Universidade Santa Cecília, UNISANTA, Brasil.

LUCAS DE FREITAS DA SILVA

Assessor Técnico da Coordenadoria Nacional do Trabalho Portuário e Aquaviário do Ministério Público do Trabalho – CONATPA/MPT; Graduado em Direito pela Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP); Especialista em Direito e Processo do Trabalho pela Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP).

1. INTRODUÇÃO

Este artigo propõe uma análise crítica e questionadora sobre as relações de trabalho marítimo no contexto do transporte internacional de passageiros, com foco no fenômeno das bandeiras de conveniência e seus impactos jurídicos e laborais. A pesquisa parte do pressuposto de que, embora amplamente associadas à precarização das condições de trabalho, as bandeiras de conveniência não podem ser automaticamente confundidas com sinônimos de navios *substandard*. O estudo examina as bases normativas do Direito do Mar, em especial

as disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), e analisa o papel dos mecanismos de fiscalização, como o Controle pelo Estado do Porto (*Port State Control*) e os Memorandos de Entendimento. A partir da jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho (TST), questiona-se a aplicação automática da legislação trabalhista nacional a tripulantes embarcados em navios estrangeiros de operação mista. Ao final, sem apresentar conclusões definitivas, o artigo busca instigar a reflexão sobre os limites da soberania, a proteção dos trabalhadores e os desafios de segurança jurídica em um cenário marcado pela transnacionalidade das relações marítimas.

Desde os primórdios da história universal, a atividade marítima apresenta-se como protagonista no processo de desenvolvimento econômico mundial (Martins, 2022). Neste cenário, o direito do mar surge como um campo jurídico fundamental para a regulação das atividades marítimas, disciplinando importantes aspectos da navegação e dos direitos territoriais marítimos.

Ao longo da história, a civilização humana utilizou os mares e oceanos como principal meio de circulação e integração. Sob a ótica antropológica, esses espaços sempre representaram ambientes dinâmicos de contato entre diferentes povos e culturas, favorecendo o comércio, as conquistas, bem como o intercâmbio cultural desde os registros mais remotos (Menezes, 2015).

Essa territorialização dos mares e oceanos pelos Estados nacionais é regulada principalmente pela *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)*, adotada em 1982, e que representou um marco normativo global, organizando a divisão do espaço marítimo de forma a harmonizar os interesses dos Estados Costeiros e sua soberania com a liberdade de navegação dentro de um mundo globalizado.

Ao estabelecer critérios para a delimitação de zonas marítimas – como o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental –, a CNUDM conferiu aos Estados costeiros direitos de soberania e jurisdição limitados, equilibrando-os com o princípio da liberdade dos mares. Assim, a Convenção não apenas assegura o domínio estatal sobre determinadas áreas marítimas, mas também protege os interesses da comunidade internacional ao garantir que a navegação, a comunicação e o comércio marítimo transcorram sem barreiras arbitrárias.

Nesse cenário jurídico, o mar configura-se como um espaço compartilhado, onde coexistem interesses econômicos, políticos e laborais de diferentes nações, exigindo uma regulamentação capaz de dirimir conflitos e assegurar a convivência harmônica entre a exploração econômica dos recursos marinhos e a proteção dos direitos fundamentais daqueles que trabalham e circulam nesse ambiente.

A partir da segunda metade do século XX, observou-se uma expressiva normatização internacional voltada à utilização dos espaços marítimos. Esse processo buscou conferir segurança jurídica e uniformidade, consolidando práticas consuetudinárias, especialmente no âmbito do comércio e do transporte marítimo.

A convergência entre as normas marítimas e as relações de trabalho no setor marítimo suscita uma série de dilemas jurídicos, em especial quando se leva em consideração a prática amplamente disseminada das bandeiras de conveniência, que para muitos colocam em xeque a proteção dos direitos dos trabalhadores no mar. Esse fenômeno revela-se ainda mais complexo nas atividades laborais vinculadas ao setor de cruzeiros marítimos, em que predominam relações jurídicas transnacionais.

Nos últimos anos, as atividades laborais no setor de cruzeiros marítimos têm suscitado uma série de desafios jurídicos complexos, especialmente no que diz respeito às relações entre “gente do mar” brasileira e empresas estrangeiras de navegação.

A complexidade deste cenário liga-se ao fato de que os serviços prestados por estes trabalhadores ocorrem frequentemente em águas internacionais de diferentes países, criando um ambiente onde as questões jurídicas podem ser multifacetadas e, por vezes, conflitantes.

Diante desse panorama, este estudo propõe-se a problematizar, sob uma perspectiva crítica e questionadora, o fenômeno das bandeiras de conveniência, instigando a reflexão sobre seu real impacto nas relações laborais marítimas.

2. BASES CONCEITUAIS E NORMATIVAS

Considerando que um navio possui a capacidade de se deslocar pelos mais variados espaços marítimos ao redor do mundo, revela-se imprescindível a adoção de um mecanismo que permita sua identificação formal. Essa identificação se concretiza por meio do seu registro, momento em que passa a ostentar a bandeira de um Estado. Historicamente, essa relação foi representada pelo hasteamento da bandeira em local visível, assegurando não apenas a identificação do navio, mas também a determinação do ordenamento jurídico aplicável à sua atuação.

Observa-se, portanto, que entre os elementos mais significativos da regulação marítima, destaca-se a personalidade jurídica do navio e a nacionalidade das embarcações, temas abordados pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que, no art. 91, estabelece:

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 (CNUDM, 1982, art. 91).

Esse dispositivo confere ao navio a personalidade jurídica internacional, permitindo que ele seja tratado como um sujeito de direito, com responsabilidades e direitos próprios, como qualquer outro ente de direito internacional. Ao ser registrado sob a bandeira de um Estado, o navio torna-se uma extensão do território desse Estado, passando a adotar seu ordenamento jurídico. Nesse sentido, a nacionalidade do navio está intrinsecamente ligada ao Estado de bandeira, que assume a responsabilidade pela aplicação das convenções e normas internacionais relativas à navegação e à proteção das condições de trabalho a bordo.

Parte-se do pressuposto jurídico de que o Estado que autoriza uma embarcação a ostentar sua bandeira realizou previamente todas as vistorias e inspeções necessárias, garantindo, assim, a conformidade deste navio com as normas internas do Estado de registro e os parâmetros do direito internacional.

Contudo, na prática, esse vínculo substancial indicado pela CNUDM¹ vem sendo constantemente relativizado por muitos Estados que oferecem registros abertos, viabilizando a utilização estratégica de suas bandeiras por armadores estrangeiros, sem qualquer conexão real com o país de registro. Em muitos casos, o controle efetivo por parte do Estado de bandeira (*Flag State Control*) torna-se apenas formal, fragilizando a capacidade de fiscalização, conforme alertam Leitão (2009) e Ferreira e Soares (2011).

Dessa forma, percebe-se que a discussão acerca da nacionalidade do navio e do papel exercido pelo Estado de bandeira não se restringe a uma questão meramente formal. Trata-se de um tema que possui desdobramentos relevantes no âmbito jurídico e social, especialmente quando se observa a diversidade normativa que incide sobre as embarcações e as relações laborais marítimas.

1. Essa relação entre o navio e o Estado de bandeira é também reconhecida pelo Código Bustamante (art. 274), que estabelece que a nacionalidade dos navios é comprovada pela patente de navegação e o certificado de registro, com o pavilhão funcionando como símbolo distintivo da embarcação, o que reforça a ideia de que o *Estado de bandeira* possui autoridade sobre as embarcações que registrem.

Entretanto, ainda que frequentemente se associe o registro sob bandeiras de conveniência a práticas que fragilizam os direitos dos trabalhadores do mar, é necessário ponderar até que ponto essa inferência é presumida e inexorável. Será que toda embarcação registrada sob bandeira de conveniência está, de fato, atrelada a condições precárias e à inobservância das normas internacionais de proteção ao trabalhador marítimo? Essa indagação constitui o ponto de partida do presente estudo, que buscará aprofundar a análise a partir da premissa sócrática segundo a qual é somente pelo exercício da dúvida e pelo questionamento contínuo que se pode aproximar-se de uma compreensão efetiva da realidade.

3. NAVIO DE BANDEIRA DE CONVENIÊNCIA VERSUS NAVIO SUBSTANDARD

A expressão *bandeira de conveniência* designa a prática pela qual Estados permitem o registro de embarcações sem exigir qualquer vínculo substancial entre o navio e seu país de registro. Trata-se de uma prática historicamente consolidada e, ao mesmo tempo, juridicamente controversa.

Embora a CNUDM estabeleça a exigência de um vínculo entre o Estado e o navio, a prática dos registros abertos revela que muitos países flexibilizam ou ignoram essa exigência, priorizando interesses econômicos em detrimento de obrigações de fiscalização e proteção (Tanaka, 2012).

Nesse contexto, observa-se que a CNUDM, em seu art. 94, § 1º, ao dispor sobre os deveres do Estado da bandeira, dispõe que “todo Estado deve exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e seu controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvoem a sua bandeira”. Tal previsão normativa configura uma diretriz que busca consolidar o vínculo jurídico do navio com o Estado de registro.

No que concerne ao regime aplicável ao registro, este pode ser estruturado em duas modalidades: registro fechado e registro aberto. O fechado caracteriza-se pela exigência de coincidência entre a nacionalidade do navio e a do seu proprietário, consolidando, assim, um vínculo jurídico direto entre ambos. Nesse sistema, apenas nacionais do Estado registrante estão autorizados a inscrever suas embarcações sob sua bandeira, sujeitando-se, conseqüentemente, às normas e procedimentos estabelecidos pelo ordenamento jurídico interno.² No

2. Não obstante, alguns Estados que adotam o modelo de registro fechado instituíram, em caráter excepcional, um segundo registro. Essa prática surgiu como resposta à expansão das bandeiras de conveniência no comércio marítimo internacional, buscando preservar a

Brasil, adota-se o sistema de registro fechado, conforme previsto na Lei n. 9.432/1997, que condiciona a nacionalidade do navio à existência de vínculo jurídico com o Estado brasileiro.

Por outro lado, nos Estados que adotam o modelo de registro aberto, inexistente a exigência de vínculo efetivo entre a embarcação e o Estado cuja bandeira ostenta, observando-se uma flexibilização dos requisitos para o registro, com pouca ou nenhuma imposição quanto à nacionalidade do armador.

Ao longo da história, a troca de bandeiras na navegação ocorreu para perseguir objetivos diversos. Em meados de 1920, a bandeira de conveniência foi adotada para tentar burlar a Lei Seca norte-americana, em que a fabricação, venda, transporte, importação e exportação de bebidas alcoólicas era proibida em todo o país. Entretanto, o fenômeno tomou maiores proporções devido à Segunda Guerra Mundial. Nesse contexto, muitos armadores, notadamente norte-americanos, transferiram o registro de suas embarcações para países considerados “neutros” na guerra, como a Libéria e o Panamá, com o fito de proteger sua propriedade e suas frotas de ataques ou aprisionamento (Martins, 2013).

Ao final da Segunda Guerra Mundial, com a reorganização das Marinhas Mercantes dos países envolvidos na guerra, houve o aumento da concorrência e, com isso, a necessidade de fretes mais competitivos num cenário cada vez mais globalizado. Eventos como as crises do petróleo de 1973 e de 1979 – em decorrência dos conflitos no Oriente Médio –, e as crescentes reivindicações das organizações sindicais dos trabalhadores marítimos por melhores condições fizeram com que os armadores migrassem suas frotas para países que oferecessem condições fiscais mais vantajosas e legislações sociais mais brandas, com o objetivo de diminuir cada vez mais os custos das operações marítimas, intensificando o aumento da frota mundial sob bandeira de conveniência (Martins, 2013).

Este fenômeno cresceu exponencialmente a partir da segunda metade do século XX, tornando-se prática usual na indústria marítima internacional. De acordo com Zanella (2013), essa modalidade de registro possibilita aos proprietários de embarcações benefícios como menores custos fiscais, normas trabalhistas e ambientais menos rigorosas, além de exigências técnicas e burocráticas

frota mercante nacional. Por meio desse mecanismo, admite-se que navios já inscritos em outro registro possam obter uma nova matrícula no território do Estado, desde que cumpram os requisitos previstos na legislação nacional e nos tratados internacionais aplicáveis.

flexibilizadas. Esses fatores incentivam o registro nestes Estados de registro aberto que, em troca, obtêm receitas significativas com taxas e anuidades.

No entanto, essa flexibilização e conveniência econômica traz consigo implicações jurídicas e sociais complexas, visto que esta concessão de bandeiras sem um vínculo genuíno fragiliza o controle do Estado de bandeira, transformando-o em um mero fornecedor formal de nacionalidade marítima.

No entendimento da Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (*International Transport Workers Federation* – ITF), um navio com bandeira de conveniência é aquele que arvora a bandeira de um país diferente do país de propriedade,³ isto é, em que não há vínculo entre o armador, o proprietário e o pavilhão da embarcação.

Hodiernamente, a prática tornou-se corriqueira e, segundo dados da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), em 2022, apenas três bandeiras de conveniência representavam, juntas, 44,3% da capacidade de carga mundial (Panamá com 15,9%, Libéria com 15,2% e Ilhas Marshall com 13,2%).⁴ Observa-se, portanto, que o registro de embarcações em países distintos daquele de origem do proprietário consolidou-se como uma estratégia comercial recorrente, adotada com o intuito de diminuir os custos operacionais do transporte marítimo e, assim, tornar-se mais competitivo no cenário global do *shipping*.

Nesse cenário, emerge o conceito de *navio substandard*, que se refere àque-las embarcações que operam em condições inferiores aos padrões mínimos de segurança, navegabilidade e respeito aos direitos humanos e laborais. Embora haja uma tendência em associar diretamente bandeira de conveniência a navio *substandard*, essa relação não é automática, como demonstra o caso emblemático do navio *Ever Given*,⁵ registrado sob bandeira panamenha – tradicionalmente considerada bandeira de conveniência –, mas que possuía alto padrão técnico e gerencial (Meirinho, 2021).

O termo *substandard* não se refere ao registro em si, mas à inobservância dos requisitos internacionais mínimos que garantam a segurança da navegação e

3. Disponível em: <https://www.itfglobal.org/en/sector/seafarers/flags-convenience>.

4. Disponível em: <https://www.statista.com/chart/29086/flags-of-convenience/>.

5. O *Ever Given* é um navio porta-contêineres que, em março de 2021, encalhou no Canal de Suez, bloqueando uma das principais rotas comerciais do mundo por seis dias. O incidente causou um impacto econômico significativo, afetando o fluxo global de mercadorias e provocando prejuízos bilionários ao comércio internacional.

condições adequadas de trabalho. No entendimento de Accioly, do Silva e Casella, a exigência de vínculo substancial entre o Estado e o navio é vaga e sujeita a manipulações, o que permite registros sem o devido controle, favorecendo práticas que resultam na operação de embarcações substandard (Accioly; Silva; Casella, 2008).

A concepção amplamente difundida de que navios registrados sob bandeiras de conveniência estariam invariavelmente vinculados a condições degradantes de trabalho e precariedade estrutural carece de uma análise mais cuidadosa, que nos conduz à necessidade de distinguir juridicamente duas categorias distintas: de um lado, os navios registrados sob bandeira de conveniência, mas que cumprem os requisitos legais e normativos internacionais; de outro, as embarcações qualificadas como *substandard*, ou seja, aquelas que, independentemente do país de registro, apresentam efetivamente condições precárias de segurança, navegabilidade e proteção laboral.

Admitir que todo navio com bandeira de conveniência configura, sem exceção, uma situação de risco, seria adotar um juízo apriorístico e acrítico, incompatível com o método técnico exigido pelo Direito Internacional Marítimo e pelo Direito do Trabalho. A análise deve, portanto, ser casuística, observando dados concretos de conformidade normativa.

4. O CONTROLE PELO ESTADO DO PORTO E OS MEMORANDOS DE ENTENDIMENTO

O controle exercido pelo Estado do porto (*Port State Control*) configura-se como um dos principais instrumentos garantidores da segurança da navegação no cenário marítimo internacional. Por meio desse mecanismo, as autoridades portuárias de todo o mundo possuem a prerrogativa de inspecionar embarcações estrangeiras que aportam em seu território, independentemente da bandeira sob a qual estejam registradas. Tal controle revela-se fundamental para distinguir os navios que, mesmo vinculados a bandeiras de conveniência, observam os padrões internacionais de segurança, navegabilidade e proteção laboral, daqueles que operam à margem das normas mínimas exigidas pelos tratados e convenções internacionais.

No âmbito do *Port State Control* (PSC), cabe ao Estado que recebe embarcações de bandeira estrangeira a competência para realizar inspeções a bordo, com a finalidade de verificar se essas embarcações atendem aos requi-

sitos mínimos de segurança, prevenção da poluição e proteção das condições laborais.

Assim, muitos navios registrados em Estados de registro aberto e que não são submetidos a uma fiscalização efetiva por parte do *Flag State*, podem sofrer fiscalização pelo Estado do porto.

No Brasil, o PSC é normatizado pela Normam-04 que dispõe sobre a Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), editada pela Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, no qual navios de bandeira estrangeira são inspecionados com base em diplomas internacionais ratificados pelo Brasil, independente do país do pavilhão ter ratificado estes instrumentos.

Neste cenário, surge em 1982, o primeiro acordo mundial de PSC entre 14 países europeus, estabelecendo uma espécie de rede de controle regional entre os signatários para, de forma coordenada, inspecionar as embarcações à luz das principais convenções internacionais que regem o Direito Marítimo, com a finalidade de verificar as condições dos navios cujo destino fosse a Europa, coibindo a circulação e a proliferação de navios *substandard* nos mares europeus.

Assim, surge o *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* (Paris MoU),⁶ com o objetivo de garantir a segurança da navegação marítima, a proteção do meio ambiente marinho e melhorias nas condições do trabalho marítimo. Por meio desta rede de apoio, expande-se o número de navios de bandeira estrangeira que sofrem inspeções.

A principal razão do desenvolvimento dos Memorandos de Entendimento foi a necessidade de compartilhar informações sobre os registros de segurança das embarcações, evitando-se inspeções desnecessárias de uma mesma embarcação em todos os portos pertencentes a uma mesma região de um determinado MoU.

6. Atualmente o Paris MoU conta com a administração marítima de 26 países europeus e o Canadá, são eles: Bélgica, Bulgária, Canadá, Croácia, Chipre, Dinamarca, Estônia, Finlândia, França, Alemanha, Grécia, Islândia, Irlanda, Itália, Letônia, Lituânia, Malta, Holanda, Noruega, Polônia, Portugal, Romênia, Eslovênia, Espanha, Suécia e o Reino Unido. A Federação Russa está atualmente suspensa até novo aviso. (Disponível em: <https://www.parismou.org/about-us/organisation>. Acesso em: 30 mar. 2024, tradução livre).

Seguindo o MoU de Paris e os resultados obtidos, outros regimes regionais de controle do Estado do Porto⁷ foram também desenvolvidos em outras regiões do planeta, buscando combater a operação de navios abaixo do padrão em qualquer lugar do mundo, podendo um navio ser detido ou ter seu acesso negado a determinados portos estrangeiros.

O Brasil adota, como referência para as inspeções do *Port State Control*, o *Acuerdo de Viña del Mar*, instrumento regional que estabelece diretrizes para a fiscalização de embarcações nos portos da América Latina. Trata-se do segundo Memorando de Entendimento de *Port State Control* implementado no mundo, reunindo, além do Brasil, países como Argentina, Chile, Colômbia, Equador, México, Panamá, Peru, Uruguai e Venezuela.⁸

5. SOBERANIA, PROTEÇÃO E INSEGURANÇA JURÍDICA

Após a análise normativa e estrutural delineada alhures, especialmente no que se refere ao fenômeno das bandeiras de conveniência, ao conceito de navio *substandard* e à atuação do *Port State Control* no Brasil e no mundo, impõe-se examinar como essas diretrizes refletem na jurisprudência nacional. Em especial, merece destaque o posicionamento do Tribunal Superior do Trabalho (TST) quanto à aplicação da legislação trabalhista brasileira nas relações laborais desenvolvidas a bordo de navios de cruzeiro de operação internacional e nacional, ou seja, que, embora registrados sob bandeiras de conveniência, recrutam mão de obra em território brasileiro e mantêm estreita conexão com o Brasil.

O Tribunal Superior do Trabalho definiu que a contratação de trabalhadores brasileiros para desenvolver atividades a bordo de navios estrangeiros em percursos em águas nacionais e internacionais deve seguir a legislação do Brasil, decisão exarada pela Subseção I Especializada em Dissídios Individuais (SDI-1), órgão responsável pela uniformização da jurisprudência das Turmas do TST.

Todavia, diante das reflexões desenvolvidas neste estudo, é possível questionar se a aplicação automática da legislação brasileira às relações de trabalho mantidas por tripulantes brasileiros embarcados em navios de cruzeiros inter-

7. Na esteira de Paris foram criados o Tokyo MoU (Ásia e Pacífico); Acuerdo de Viña del Mar (América Latina); Caribbean MoU; Abuja MoU; Black Sea MoU (Mar Negro); Mediterranean MoU; Indian Ocean MoU e Riyadh MoU (Golfo Pérsico).

8. Além dos 10 países citados, ingressaram posteriormente: Bolívia, Cuba, Guatemala, Honduras e República Dominicana.

nacionais de operação mista não desconsideraria aspectos relevantes do regime jurídico internacional que disciplina a navegação marítima. Tal entendimento parece ignorar, ao menos em parte, as diretrizes estabelecidas pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), pelo Código de Bustamante e pela lógica estrutural do transporte marítimo global, que se fundamenta na soberania do Estado de bandeira e na uniformidade normativa a bordo.

Como se buscou demonstrar, embora a prática das bandeiras de conveniência seja frequentemente associada a críticas legítimas, parece necessário questionar até que ponto tal registro, por si só, implica precarização das condições de trabalho ou desrespeito às normas internacionais. Não seria mais adequado indagar se, para fins de aplicação extraterritorial da legislação brasileira, seria imprescindível comprovar que a embarcação opera em condições *substandard*, em flagrante violação aos padrões mínimos de segurança, navegabilidade e proteção laboral? A mera utilização de bandeira de conveniência, sem a devida demonstração de irregularidade material, justificaria a aplicação automática da legislação brasileira, com os consequentes impactos sobre a segurança jurídica e a estabilidade das relações contratuais no cenário marítimo internacional?

Conforme defendido neste estudo, a complexidade das relações laborais desenvolvidas a bordo de navios de cruzeiro registrados sob bandeiras de conveniência não pode ser resolvida mediante a aplicação automática da legislação brasileira, sob pena de violação ao princípio da uniformidade normativa a bordo. A jurisprudência majoritária do TST, ao afirmar a aplicação da legislação nacional com fundamento na contratação do trabalhador em território brasileiro, ignora que tais contratos se inserem em contexto transnacional, regido por normas próprias e acordos multilaterais, como o Código de Bustamante e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que estabelecem a prevalência da legislação do Estado do pavilhão.

Além disso, importa destacar que, à época do julgamento, a Lei n. 7.064/1982 foi utilizada pela corrente majoritária como fundamento para justificar a aplicação da legislação brasileira aos tripulantes contratados diretamente por empresas estrangeiras de navegação para atuarem em navios de cruzeiro. Entretanto, por meio da Lei n. 14.978/2024, sobredita norma excluiu os tripulantes de cruzeiros de seu regime jurídico, reconhecendo a regulação específica desses profissionais pela Convenção sobre Trabalho Marítimo (MLC/2006).

Assim, mais do que um debate normativo, a controvérsia revela um dilema filosófico que atravessa o Direito: o tensionamento constante entre a proteção do trabalhador e o respeito às estruturas normativas que sustentam a ordem

jurídica internacional. A solução jurídica não pode ser construída à revelia dos princípios que regem a circulação marítima global.

Neste sentido, é pertinente indagar se a teoria do centro de gravidade – princípio consagrado no Direito Internacional Privado – poderia, de fato, ser adequadamente aplicada com base em vínculos meramente formais, como o local de recrutamento do trabalhador. Não seria necessário, para sua correta incidência, identificar conexões materiais e substanciais que legitimem, de maneira inequívoca, a submissão da relação jurídica a um determinado ordenamento? No contexto específico dos contratos firmados por tripulantes embarcados em navios de bandeira estrangeira, cuja atividade se desenvolve majoritariamente em águas internacionais e sob regime jurídico próprio, é possível questionar se estariam realmente presentes os elementos de gravidade suficientes para atrair, de forma legítima, a aplicação da legislação brasileira. Ou será que, ao ampliar excessivamente esse conceito, não se corre o risco de desvirtuar sua função, transformando-o em instrumento de expansão jurisdicional sem o devido lastro normativo e fático?

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise aqui empreendida buscou evidenciar as complexidades e contradições inerentes às relações de trabalho marítimo no contexto da navegação internacional. Partindo da historicidade do Direito do Mar e da evolução normativa que rege as embarcações e seus tripulantes, defendemos que o fenômeno das bandeiras de conveniência, embora carregado de críticas legítimas, não pode ser tratado como fator determinante, por si só, da precarização das condições laborais.

A simples presença de elementos formais, como o local de contratação do trabalhador ou o registro aberto no qual o navio foi registrado, não deve ser suficiente para deslocar, de forma automática, a incidência do ordenamento jurídico nacional sobre relações contratuais que, em sua essência, inserem-se em um cenário transnacional. A própria distinção entre navio de bandeira de conveniência e navio *substandard* revela-se fundamental para evitar generalizações precipitadas, capazes de comprometer a segurança jurídica e a lógica normativa que sustenta o regime jurídico do transporte marítimo globalizado.

É nesse campo que emerge, inevitavelmente, uma inquietação: qual o limite para a projeção extraterritorial de normas trabalhistas sem que se compro-

meta a coerência do sistema jurídico internacional? Até que ponto a legítima preocupação com a proteção do trabalhador justifica uma expansão normativa que relativize princípios estruturantes, como a soberania dos Estados e a liberdade de navegação?

As respostas a essas indagações estão longe de serem absolutas. Mais do que conclusões definitivas, o que se pretendeu aqui foi abrir espaço para uma reflexão crítica, consciente dos dilemas que envolvem a tensão permanente entre proteção, previsibilidade e insegurança jurídica. Afinal, o mar sempre foi território de incertezas. Diferentemente do Direito praticado em terra firme, marcado por regras estáveis e fronteiras definidas, o Direito do Mar exige flexibilidade e cautela, de modo a equilibrar a proteção com o respeito à soberania dos Estados e à lógica própria das relações jurídicas transnacionais.

REFERÊNCIAS

ACCIOLY, Hildebrando; SILVA, Geraldo Eulálio do Nascimento; CASELLA, Paulo Borba. *Manual de direito internacional público*. 18. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

AMARAL, Ezequiel da Silva. *A evolução do setor de cruzeiros marítimos e o seu desenvolvimento no Brasil*. São Paulo: Aleph, 2006.

FERREIRA, Márcia Regina; SOARES, Luis Antônio. *A bandeira de conveniência e a precarização do trabalho marítimo*. Revista do Ministério Público do Trabalho, Brasília, ano 10, n. 19, p. 77-94, 2011.

FONSECA, Caroline Rocha Duarte da. *Cruzeiros Marítimos de Cabotagem e a Regulamentação da Atividade no Brasil*. 2012. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Turismo) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

ITF – International Transport Workers Federation. Disponível em: <https://www.itf-global.org/en/sector/seafarers/flags-convenience>. Acesso em: 28 de março de 2025.

LEITÃO, João Carlos. *A proteção jurídica dos trabalhadores marítimos na ordem internacional*. São Paulo: LTr, 2009.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Tratado de Direito Marítimo: Direito Marítimo e Comércio Internacional*. Volume I. São Paulo: Maritime Law Academy, 2022.

MARTINS, Flávio Augusto Dias. *Bandeiras de conveniência – uma realidade inconveniente*. Rio de Janeiro, 2013.

MEIRINHO, Robson. Ever Given, bandeiras de conveniência e a responsabilidade jurídica no transporte marítimo. *Revista Brasileira de Direito Marítimo*, v. 9, n. 1, p. 45-68, 2021.

MENEZES, Wagner. *O Direito do Mar*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2015.

STATISTA. Disponível em: <https://www.statista.com/chart/29086/flags-of-convenience/>. Acesso em: 28 de março de 2025.