

A PROTEÇÃO DO TRABALHADOR MARÍTIMO FRENTE AO USO DOS REGISTROS DE BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

THE PROTECTION OF THE SEAFARER AS REGARDS THE OPEN RECORDS IN THE FORM OF FLAGS OF CONVENIENCE

Marcelo Fanfa Pedrosa*

Marcelo Barroso Kümmel**

RESUMO

O presente trabalho busca discorrer sobre como a indústria *shipping* se utiliza de Registros Abertos na forma das Bandeiras de Conveniência procurando eximir-se de práticas protetivas para com o trabalhador marítimo e também contornar a fiscalização de Estados e Organizações Internacionais diminuindo assim, seus custos operacionais. Busca-se assimilar o que vem a ser um trabalhador marítimo bem como explicar, de forma resumida, o funcionamento dos Registros de navios e a evolução das BdC no comércio marítimo mundial. Ao aprofundar tais temas, o artigo sucintamente explana como o uso de tal registro é danoso à evolução da proteção do trabalhador mundial.

Palavras-chave: Direito Trabalhista; Direito Internacional Privado; Direito Marítimo; Bandeiras de Conveniência; Convenção do Trabalho Marítimo.

ABSTRACT

This paper seeks to discuss how the shipping industry makes use of Open Records in the form of Flags of Convenience looking to refrain from protective practices with the seafarer and also bypass the supervision of States and International Organizations thus, reducing their operating costs. It seeks to assimilate what is a seafarer and explain, briefly, how the ship registry works, as well as how the evolution of the FOCs in the world maritime trade came

* Bacharel em Direito pelo Centro Universitário Franciscano. Especialista em Direito e Processo do Trabalho pelo Centro Universitário Franciscano.

** Possui graduação em Direito pela Universidade Federal de Santa Maria (1997), graduação em Matemática pelas Faculdades Franciscanas (1996), atual Centro Universitário Franciscano, especialização em Direito do Trabalho pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (2001) e mestrado em Integração Latino-Americana pela Universidade Federal de Santa Maria (2000). Atualmente é Professor Assistente do Centro Universitário Franciscano e Analista Judiciário do Tribunal Regional do Trabalho da 4ª Região. Foi professor substituto da Universidade Federal de Santa Maria (UFSM) e professor colaborador horista da Universidade Regional do Noroeste do Estado do Rio Grande do Sul (UNIJUI). Tem experiência na área de Direito, com ênfase em Direito do Trabalho, atuando principalmente nos seguintes temas: flexibilização, globalização, direito do trabalho, Mercosul, direitos fundamentais, nanotecnologia e novas tecnologias e direito do trabalho.

to be. By deepening such themes, the article briefly explains how the use of such registry is harmful to the evolution of the protection of the global worker.

Key-words: Labour Law; International Law; Maritime Labour; Flags of Convenience; Maritime Labour Convention.

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A tendência existente ao se pensar no comércio marítimo de bens é de se focar nas embarcações, atravessando os Sete Mares, sob tormentas e pressões tanto climatológicas quanto humanitárias e comerciais. A percepção é de que essas grandes obras de engenharia são os “seres” responsáveis pelo fomento do comércio, entretanto, dentro de tais “seres” existe seu “coração”, o trabalhador marítimo.

Esse trabalhador é o responsável pela manutenção tanto do navio quanto de sua carga, além de invariavelmente ser responsável por sua vida, e pela de seus colegas de trabalho, em constante risco no alto-mar. Tais dificuldades enfrentadas por essa classe tornam-se perigosamente presentes em seu dia-a-dia quando se percebe o uso de “registros abertos” na modalidade “bandeira de conveniência”, nos navios em que laboram.

Dessa forma, o presente artigo procura abordar as relações existentes entre o direito marítimo e o direito internacional trabalhista através das questões concernentes ao registro de embarcações e a proteção ao trabalhador marítimo que decorrerá de tal registro. O trabalho demonstra a evolução dos registros marítimos, com foco principal nos registros abertos de bandeira de conveniência sendo que, o papel exercido por esses registros, no comércio marítimo mundial, tende a provocar graves alterações na relação jurídica trabalhista, agravando ainda mais a relação hipossuficiente existente entre empregador e empregado.

Nesse sentido, o trabalho levanta os questionamentos: a proteção do trabalhador marítimo, frente ao registro de bandeira de conveniência, pode ser totalmente garantida através da Convenção do Trabalho Marítimo realizada em 2006 e entrada em vigor em agosto de 2012? E, ademais, existem outros meios de fiscalização, controle ou auxílio que possam ser utilizados por esses trabalhadores para dificultar a utilização de tais registros?

Para ser possível esclarecer tais questionamentos procurou-se dividir o artigo em dois capítulos cada qual com duas seções.

O capítulo 1, Trabalho marítimo e sua proteção, primeiramente busca desenvolver o trabalho nos mares, demonstrando como veio a se formar o trabalhador marítimo moderno,

quais as mazelas enfrentadas em seu ambiente de trabalho e a dificuldade em contorná-las, e, na segunda parte, discorrer sobre a formação e advento da Convenção do Trabalho Marítimo, demonstrando seu propósito no plano mundial através de sua atuação e das obrigações que cada país ratificante deve ter a partir do momento em que essa se tornou vigente.

Por sua vez, o capítulo 2, Dificuldade na aplicação das proteções dadas ao trabalhador marítimo invoca em sua primeira parte como surgiram as embarcações apátridas e como a utilização de tais embarcações contribuiu para a criação dos registros marítimos, principalmente os registros de bandeira de conveniência. A partir disso, o capítulo passa a explicar quais as peculiaridades existentes nesse tipo de registro, procurando esclarecer quais danos possam vir a existir para o comércio mundial e para os trabalhadores envolvidos. Com isso, a segunda parte do capítulo 2 procura delimitar como podem ser combatidos os efeitos do uso desse registro, através da atuação da própria convenção discorrida no primeiro capítulo, bem como com a atuação de organismos internacionais e sindicatos protetores dos direitos dos marítimos.

O presente artigo utiliza-se do método dedutivo para, partindo de uma abordagem ampla em que se demonstra os tipos de registros existentes, focar na questão do uso de Bandeiras de Conveniência frente à proteção da Convenção do Trabalho Marítimo e outras convenções da OIT. Além disso, com o uso do método monográfico, foram analisadas doutrinas nacionais e internacionais, bem como a atuação de determinados organismos internacionais, buscando-se assim o total entendimento da questão proposta.

Também foi dada ênfase à parte histórica, via método histórico, de tal matéria, ao atentar para a gênese e evolução do trabalhador marítimo bem como dos registros marítimos e a evolução de suas relações até o presente, bem como qual a influência exercida na relação pelo advento da Convenção do Trabalho Marítimo.

2 TRABALHO MARÍTIMO E SUA PROTEÇÃO

Extremamente necessário ao comércio mundial atual, o trabalhador marítimo é mais do que uma simples peça no grande esquema de transportes marítimos. Esse ser é, antes de tudo, um sujeito de direitos merecedor de proteção frente às grandes empresas do setor em que labora.

Nesse sentido, o presente capítulo busca, de forma simplificada, elucidar como a definição de trabalhador marítimo moderno veio a se formar e qual é a proteção, em âmbito internacional, existente a essa classe trabalhista.

2.1 Evolução e definição do trabalhador marítimo

A exploração de seus arredores, algo inerente à índole humana levou o homem a se perguntar o que haveria após o fim das águas ou se estas seriam infinitas. Por séculos o ser humano apenas questionava-se acerca daquela imensidão azul, temendo conquistá-la em definitivo, mas sabendo que invariavelmente o faria. (RAMOS, 2008)

Após séculos de tentativas e dissabores, finalmente surgiram embarcações fortes o suficiente para desbravar totalmente os Sete Mares, assim abastecendo de coragem os homens que se aventurariam pelas suas águas. (RAMOS, 2008) Com as descobertas e conquistas das grandes navegações do Séc. XVIII, iniciou-se um novo sistema de comércio, mais amplo, mais forte e mais globalizado. (BLAINEY, 2011) É nesse contexto que surge o trabalhador marítimo moderno, uma peça chave na busca pelo comércio mundial de produtos e que seguidamente é relegado ao esquecimento da população em terra e de seus empregadores.

O trabalho realizado pela “gente do mar”, conforme denominação da Organização Internacional do Trabalho (OIT), possui características peculiares e inexistentes em outras relações trabalhistas. Comporto (2015, p. 35) enfatiza que:

O trabalhador marítimo executa a bordo serviços necessários à navegação e à manutenção das embarcações de diversos tipos, sustentando vínculo empregatício com o armador ou com o afretador delas, possuindo normas legais para o devido desempenho de sua atividade e integrando o termo “aquaviário” [...]

Necessário explicar que os termos “aquaviário”, armador, embarcação foram estabelecidos pela Lei nº 9.537/97 em seu artigo 2º:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

[...]

II - Aquaviário - todo aquele com habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional;

III - Armador - 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;

[...]

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;

Conforme visto através da história, o trabalho marítimo se apresenta como uma carreira de alto risco, pois os trabalhadores obrigatoriamente necessitarão permanecer longos períodos embarcados, em um ambiente que se confunde entre local de trabalho e sua própria residência (ainda que temporária). Essa atipicidade do ambiente também acaba por ser tornar um agravante na vida do marítimo tendo que vista que muitas vezes não poderá deixar a embarcação para caminhar em terra firme quando estiver aportado em algum país.

Um dos fatores que levam à essa classificação de alto risco é demonstrado através de estudo realizado em 2003 pela Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Medicina do Trabalho (FUNDACENTRO), do Ministério do Trabalho e Previdência Social, conforme noticiado por Daniele Mendes (2007, p. 19):

[...] pesquisa realizada a quatro anos pela Fundacentro apontou a solidão, o confinamento e o anonimato social como os principais agentes agressores do equilíbrio psíquico do trabalhador marítimo, tornando-o suscetível a adoecimentos de origem psicossomática.

Ainda na mesma pesquisa, ao se avaliar a percepção do trabalhador marítimo sobre seu ofício e, como este era concebido pelas pessoas estranhas ao meio ambiente marítimo, registraram-se diversas queixas e reivindicações, conforme continua a revista:

[...] A pesquisa teve como objetivo decodificar a percepção do tripulante sobre seu trabalho, sobre o ambiente e sobre si mesmo, e ainda identificar os agentes causadores de sofrimento psicológico.

De acordo com o estudo, muitos marítimos não se sentem reconhecidos pelo trabalho que realizam e essa falta de valorização transforma-se em agressão e sofrimento. A pesquisa identificou que o aquaviário tripulante, em geral, não se percebe valorizado nem reconhecido pela empresa a que está vinculado e tão pouco pela sociedade. Em alguns casos, nem pela própria família. (MENDES, 2007, p. 35)

Além disto, há os fatores da solidão (por estarem longe dos círculos sociais), constante estresse emocional frente aos riscos tanto à sua vida como a dos outros tripulantes e colegas de trabalho, bem como a exigência de alto equilíbrio emocional para balançar todas essas situações recorrentes em seu dia a dia, contribuindo assim para um desgaste emocional e psicológico. (MENDES, 2007, p. 35)

O fato de atravessar os oceanos em grandes embarcações leva o marítimo a realizar turnos extenuantes, completamente diferente do empregado comum (em terra) sendo que a própria OIT entende tal fato, ao adotar sessenta e cinco convenções acerca do trabalho marítimo. Isso se dá por diversos motivos, conforme enunciado por Comporto (2015, p. 36-37) ao citar Castro Júnior, Tavares de Oliveira, Mello:

- a) Por causa da escassez de manutenção do navio e equipamentos, o trabalho é obstado e padrões mundiais não são respeitados;
- b) O tripulante nem sempre é embarcado após passar pelo exame médico, isto é, sem averiguação de que o tripulante se acha em condições para o embarque e trabalho a bordo;
- c) A tripulação minimizada ao extremo, para diminuir custos, deriva numa sobrecarga de trabalho que pode causar fadigas e acidentes;
- d) Tripulações sem qualificação adequada competem com marítimos qualificados ou ainda ocupam cargos desses qualificados, com salários menores e rara condição de realizar suas funções, e ocupar empregos de qualidades (Tavares de Oliveira);
- e) Jornadas demasiadas de trabalho sem o descanso devido ou espaço entre funções, o que as torna cansativas, atrapalhando a atenção e o empenho necessários ao trabalhador de bordo (Mello);
- f) Sem supervisão ou sem normas claras a seguir, há chance de extremada instabilidade no emprego porque o marítimo pode sair de bordo a qualquer momento, em qualquer porto;
- g) Não há contratos de trabalho ou, se existem, podem ser numa língua que o trabalhador não compreende, sem cláusulas adequadas às condições de trabalho;

Ainda que existam sessenta e cinco convenções da OIT com vistas a proteger o trabalhador marítimo, são escassas as empresas ou países que de fato as utilizam. A insuficiência de alimentos, a falta de equipamentos de segurança e saúde bem como a falta de profissionais habilitados a tratarem de doenças a bordo dos navios, contribuem para a queda da efetividade do trabalho realizado pelo marítimo.

É fato trivial, no âmbito do direito trabalhista internacional, lidar com relações completamente desfavoráveis ao empregado. Entretanto ao se observar o setor marítimo, vê-se uma gama muito maior de dificuldades a serem enfrentadas por todo o decorrer dessa relação. Ao citar François Armand de Souza, Osvaldo Agripino de Castro Junior (2010) explica perfeitamente o revés:

[...] problemas trabalhistas, tripulantes sem qualificação profissional, competindo com marítimos autênticos e oferecendo seu trabalho por menores salários e condições de trabalho inferiores; instabilidade no trabalho. Os tripulantes são desembarcados em qualquer lugar e abandonados à própria sorte; inexistência de contrato de trabalho com cláusulas claras e às vezes até escritos em idioma diferente daquele do tripulante; problemas econômicos. Muitas vezes são pagos salários abaixo dos estipulados para

nacionais do país do armador; não se pagam feriados, não há direito a férias. Muitas vezes a transferência do pagamento para os familiares (consignação) não são remetidas; muitas vezes os pagamentos são efetuados em moedas diferentes das estipuladas em contratos, [...] em razão de o tripulante estar submetido a períodos intensos de navegação e trabalho, estão mais sujeitos a doenças e acidentes. [...] A diminuição dos custos devido ao não pagamento de impostos, taxas, salários, encargos sociais etc, cria uma concorrência desleal para com os armadores que ostentam bandeiras do seu próprio país.

O trabalhador marítimo, por estar distante do dia a dia da população em terra, não é concebido como “trabalhador” em si. Mesmo com a afirmação da globalização (e talvez até por causa dela), em pleno Século XXI ainda não se possui uma ideia de diferentes indivíduos alocados dentro de determinada embarcação, trabalhando em conjunto para o fomento da economia globalizada, mas sim de um único navio transportando grandes quantidades de cargas para todos os portos do mundo. (MENDES, 2007, p. 35)

O desconhecimento do setor marítimo e de seu integral funcionamento, por parte da população em terra, somado à difícil regulamentação da área ou até mesmo à ineficácia das normas já existentes acaba acarretando em falta de proteção jurídica. Nesse sentido, em 2006 a OIT adota a Convenção do Trabalho Marítimo, juntando e revendo as trinta e sete convenções que regem diversos aspectos do setor marítimo, além de utilizar-se dos princípios e normas enunciados em outras oito convenções sobre temas diversos, consoante a própria Convenção:

Desejando elaborar um instrumento único e coerente que integre, tanto quanto possível, todas as normas actualizadas contidas nas convenções e recomendações internacionais do trabalho marítimo existentes, bem como os princípios fundamentais enunciados noutras convenções internacionais do trabalho[...]

Dessa forma, a MLC tenta fazer conter toda a proteção necessária ao trabalhador marítimo o que, no entanto, apenas diminui em partes suas dificuldades como será visto adiante.

2.2 A Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 – Maritime Labour Convention (MLC)

O propósito da MLC, é dar garantias à “gente do mar”, a fim de enquadrá-las no mesmo rol protetivo possuído pelos trabalhadores em terra, cuidando para que o comércio marítimo não sofra grandes restrições que dificultem sua operação. Dessa forma, existiu o interesse em elaborar um documento conciso e o mais completo possível, dando proteção especial aos marítimos e, ao mesmo tempo, tentando atender as demandas de um mundo

Meritum – Belo Horizonte – v. 12 – n. 1 – p. 15-42 – jan./jun. 2017

globalizado e dependente dos serviços de transporte marítimo, onde os primeiros laboram. (OIT)

Essa necessidade de proteção especial ao marítimo, tem motivação no fato de grande parcela de contratação destes trabalhadores ser realizada através de agências recrutadoras terceirizadas, as quais encontram-se espalhadas pelo mundo e não necessariamente arcam com o dever de especificar as proteções existentes ao trabalhador que estão contratando, tal qual expõe Paul J. Bauer (2008, p. 645):

To further complicate matters, most seafarers are hired through recruiting agencies which may or may not be located in the seafarer's home country, which potentially introduces another nation's laws into the fray.' Under such convoluted circumstances, it is a daunting task for a seafarer to understand his rights, let alone ensure that they are upheld. This difficulty is further compounded because international seafarer rights are currently spread throughout dozens of related but distinct agreements, all of which may or may not have been ratified by the relevant country or countries.

À vista de estabelecer definitiva e necessariamente essa proteção, a Convenção, adotada pela 94ª Sessão da Conferência Internacional do Trabalho da OIT, necessitava da assinatura e ratificação de pelo menos 30 membros os quais deveriam representar 33% da arqueação bruta da frota mercante mundial, conforme artigo VII da própria MLC. Salienta-se que, a individualização das embarcações por medidas de arqueação bruta refere-se, nas palavras de Octaviano Martins a (2013, p. 184): “[...] expressão do tamanho total de uma embarcação. A arqueação bruta é um parâmetro adimensional e considera o volume de todos os espaços internos do navio”.

A busca pela unificação das convenções anteriores em um único texto, é fruto de trabalho conjunto entre a OIT e demais órgãos protetivos do trabalho. Nas palavras de William R. Gregory, (2012, p. 80) a MLC:

[...] is a major success for seafarer rights. This is the first time that the International Labor Organization sought to create a consolidated document, addressing the major human rights and ethics violations occurring aboard the world's international fleet. [...] The human element is too often forgotten in labor agreements related to shipping, and the Convention's focus on these details is an excellent step forward for all seafarers.

Nesse sentido, a criação da convenção, e sua posterior entrada em vigor no plano Mundial em 20 de agosto de 2013, ao se consolidar como um instrumento unitário para o

enquadramento das proteções trabalhistas, as quais já contidas em outras convenções vêm, de acordo com Octaviano Martins (2013, p. 427):

[...] complementar as três convenções marítimas fundamentais adotadas sob a égide da Organização Marítima Internacional (OMI): a Convenção Solas (salvaguarda da vida humana no mar), a Convenção Marpol (prevenção da poluição por navios) e a Convenção STCW (normas de formação, certificação e serviço de quarto para os marítimos). A MLC constitui o quarto pilar da regulamentação internacional no setor de trabalho marítimo.

Imperativo destacar que o Brasil ainda não assinou a Convenção, mas, que tal ato não cria um sistema de exploração do trabalhador marítimo dentro de seu território, tendo em vista que o próprio país, devido a seu grande litoral e expressiva atividade marítima, já possui mecanismos internos para proteção deste. Isso, no entanto, não gera uma fuga à responsabilidade que o país tem para com o transporte marítimo internacional pois uma das ideias principais da MLC é que cada Estado aja como fiscalizador do comércio marítimo mundial. (OIT)

Ainda que a convenção tenha em seu próprio nome o “trabalho marítimo”, necessita-se clarificar que tal obra visa uma parte específica dessa atividade. Dessa maneira, a Convenção aplica-se a: “[...] todos os navios pertencentes a entidades públicas ou privadas habitualmente afectos a atividades comerciais, com exceção dos navios afectos à pesca ou a atividade análoga e das embarcações de construção tradicional como dhows e juncos.[...]”. (OIT)

Ao definir sua aplicação, a MLC também deixa registrado sua inaplicabilidade à casos específicos, protegendo apenas as atividades comerciais, como citado: “[...] A presente Convenção não se aplica nem a navios de guerra nem a unidades auxiliares da marinha de guerra [...]”. (OIT)

De modo a garantir essa proteção, a convenção utiliza-se do artigo 94 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982) em que restou definida a incumbência dos deveres e obrigações aos Estados de bandeira no tocante a condições de trabalho, lotações e questões sociais a bordo de suas embarcações, levando a própria MLC a expor o dever de cooperação entre os Membros ratificantes para efetivação e respeito da própria convenção. Ainda nesse sentido, além de requisitar dos membros uma forma de aplicação e respeito através de um sistema próprio do país, a MLC deixou registrado que:

Todos os navios a que se aplique a presente Convenção podem, nos termos do direito internacional, ser submetidos a inspeção por parte de algum Membro que não o Estado da bandeira, quando se encontra num dos seus portos, a fim de garantir que os navios cumprem as prescrições da presente Convenção. (OIT)

A convenção também denota o fato de os membros impedirem que as prescrições nela contida sejam violadas por demais países, agindo em conformidade com a legislação internacional no estabelecimento de sanções ou adoção de medidas corretivas. A proposta da convenção ao definir tais assuntos foi de, mais uma vez, reforçar a proteção do trabalho a partir da fiscalização de “todos por todos”, assim dificultando que, mesmo um determinado Estado tendo ratificado a MLC, esse não escapará de cumprir as responsabilidades assumidas pela sua assinatura.

Já quanto aos direitos conferidos aos trabalhadores marítimos, a MLC foi enfática, determinando em seu texto:

1. Todos os marítimos têm direito a um local de trabalho seguro, em que as normas de segurança sejam respeitadas.
2. Todos os marítimos têm direito a condições de trabalho justas.
3. Todos os marítimos têm direito a condições dignas de trabalho e de vida a bordo dos navios.
4. Todos os marítimos têm direito à proteção da saúde, cuidados médicos, medidas de bem-estar e outras formas de proteção social.
5. Todos os membros devem assegurar, nos limites da sua jurisdição, que os direitos em matéria de emprego e os direitos sociais dos marítimos, tal como enunciados nos parágrafos anteriores, sejam plenamente respeitados, de acordo com as prescrições da presente Convenção. Salvo disposto em contrário, o respeito por estes direitos pode ser assegurado pela legislação nacional, pelas convenções colectivas aplicáveis, pela prática ou outras medidas. (OIT)

Baseado nessas definições, a OIT compôs a convenção em três partes distintas, ainda que ligadas entre si, nomeadas Artigos, Regras e Código. As duas primeiras partes estipulam os direitos e princípios fundamentais e as obrigações que cada membro assinante terá a partir de sua ratificação. Por sua vez, o Código demonstra a aplicação da parte das Regras sendo este, separado em Parte A, invocando as normas obrigatórias a serem seguidas e Parte B, onde estão elencados determinados princípios orientadores que, apesar de não-obrigatórios, merecem ser minuciosamente estudado pelos membros e aplicados da forma que melhor solucione seus problemas. Juntamente com essa divisão, a MLC traça três objetivos subjacentes que servem de guia para os membros ratificadores:

7. [...]

- a) estabelecer (através dos Artigos e das Regras) um conjunto sólido de direitos e princípios;
- b) proporcionar aos Membros (graças às disposições do Código) uma grande flexibilidade na forma como aplicam estes princípios e direitos;
- c) assegurar, através do Título 5, que os princípios e os direitos sejam correctamente respeitados e aplicados. (OIT)

A flexibilidade dada pela MLC através desses objetivos, é resultado da faculdade atribuída a cada membro para cumprir o prescrito na Parte A de cada título (ainda que não necessário), tendo essas sido estabelecidas de forma mais geral para facilitar a adoção em nível nacional pelos membros. Como aduz a própria convenção:

[...] nesses casos, são fornecidas orientações para o cumprimento das mesmas, na parte B do Código, não obrigatória. Assim, os Membros que tenham ratificado a Convenção podem verificar o tipo de medidas que lhes podem ser solicitadas por força da obrigação geral estabelecida na Parte A, bem como as medidas que não seriam necessariamente exigidas. (OIT)

Além dessa divisão geral, as disposições das Regras e do Código são agrupadas em cinco títulos abordando os diversos pontos trazidos pelas Convenções anteriores que deram forma à MLC como, por exemplo:

Regra 1.1 – Idade Mínima

1. Nenhuma pessoa com idade inferior à idade mínima pode ser empregada ou contratada, ou trabalhar a bordo de um navio. [...]

Norma A1.1 – Idade Mínima

1. É proibido o emprego, a contratação ou o trabalho a bordo de um navio de qualquer pessoa menor de 16 anos.[...]

Princípio orientador B1.1 – Idade Mínima

1. Quando da regulamentação das condições de trabalho e de vida, os Membros deveriam dar especial atenção às necessidades dos jovens menores de 18 anos. (OIT)

Cabe lembrar que cada regra apresentada nos Títulos da MLC, é precedida por um objetivo geral a ser alcançando por esta. Nesse sentido, a divisão existente dentro da convenção demonstra o cuidado da Organização Internacional do Trabalho e dos órgãos internacionais em dar boas bases protetivas ao trabalhador além de especificar detalhadamente tanto ao armador quanto ao membro, quais os cuidados que esses deverão tomar em relação as suas embarcações.

Sendo assim, o Título 1, “*Condições mínimas a observar para o trabalho dos marítimos a bordo de um navio*”, estabelece qual a idade mínima para trabalho, com o objetivo de garantir que nenhuma pessoa cuja idade mínima ainda não tenha sido atingida, possa trabalhar a bordo de um navio. Também reserva o dever de o trabalhador marítimo possuir um

certificado médico que ateste sua boa saúde e condições laborais para que, do ponto de vista clínico, esteja apto para as funções no mar. Ademais, o presente Título tem por objetivo assegurar a formação e qualificação bem como o recrutamento e colocação das “gentes do mar” de forma a exercer perfeitamente suas funções a bordo e possuir acesso à sistema regulamentado de recrutamento, respectivamente.

O Segundo Título, “*Condições de Trabalho*”, expõe a garantia a um contrato de trabalho marítimo que seja redigido em termos claros, na língua do trabalhador para seu perfeito entendimento e, na medida do possível, incluam quaisquer convenções coletivas que sejam aplicáveis, além de receber regular retribuição pelo seu trabalho, garantindo conjuntamente um período de férias adequado e a regulação dos horários de descanso e trabalho definindo que:

Título 2. [...]

Regra 2.3 [...]

Norma A2.3 – Duração do trabalho ou do descanso

6. As horas de descanso não podem ser divididas em mais de dois períodos, devendo um destes períodos ter uma duração mínima de pelo menos seis horas, e o intervalo entre dois períodos consecutivos de descanso não deve ultrapassar 14 horas. (OIT)

Ainda, o mesmo Título define a necessidade de os membros assegurarem que os navios de sua bandeira possuam trabalhadores suficientes de modo a garantir a segurança e eficiência das operações da embarcação. Dá-se especificidade à Regra 2.5 contida no Título 2, a qual discorre sobre o repatriamento dos marítimos. Essa regra vem a ser uma das mais importantes que a MLC elenca, tendo o claro objetivo de “*garantir aos marítimos a possibilidade de regresso a casa*”, sem que haja custos para eles.

Conforme a Regra, todos os membros devem garantir que os marítimos embarcados nos navios de sua bandeira possuam o direito de serem repatriados no eventual término da relação trabalhista e, também, não permitir que o Armador exija qualquer adiantamento de custas para repatriamento ao iniciar a relação de trabalho ou deduzir despesas ao término da mesma.

Por sua vez, o Título 3, “*Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa*” dispõe que todos os navios dos Membros forneçam e mantenham alojamentos e locais de lazer decentes de maneira a promover saúde e bem-estar; outrossim devem os membros garantir que os marítimos tenham acesso à alimentação de qualidade, respeitando suas tradições culturais e religiosas na medida do possível.

O Quarto Título, “ *Proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social*”, denota o dever dos membros, através da responsabilidade dos Armadores, de darem condições médicas necessárias tanto ao bom funcionamento da embarcação como para a qualidade de vida de seus marítimos. Isso deverá também garantir a proteção do marítimo contra consequências financeiras que advenham de uma doença, acidente ou até morte, relacionadas a seu trabalho.

O último Título, “ *Cumprimento e aplicação*” descreve as Regras acerca da responsabilidade incumbida a cada membro em aplicar e cumprir de forma plena todos os princípios e direitos anteriormente expostos pela Convenção. O título denota que:

4. As disposições do presente Título devem ser aplicadas tendo em consideração o facto de que os marítimos e armadores, tal como qualquer outra pessoa, são iguais perante a lei e têm direito a uma proteção jurídica igual e não deverão ser objeto de discriminação no acesso aos tribunais ou a outros mecanismos de resolução de conflitos. (OIT)

Nesse sentido, é dever dos membros garantir um sistema eficaz de inspeção e certificação das condições de trabalho, tanto nas embarcações que hasteiam sua bandeira, quanto nas demais que venham a aportar em seu território. A fiscalização e o cumprimento em que se baseia o Título 5, serão aprofundados posteriormente nesse artigo.

A Convenção do Trabalho Marítimo impôs uma maior segurança ao trabalho da “gente do mar”, ao facilitar o acesso aos seus direitos e sistematizar suas proteções. Mesmo assim, a Convenção possui determinantes falhas em sua busca pela proteção do trabalhador pois não regulou questões como “expedição de vistos para desembarques” e “possibilidade de realização de greves”.

No primeiro caso, ainda que a MLC tenha estipulado no Título 2 em sua Regra 2.4 a necessidade em serem concedidas licenças para o marítimo descer à terra, tendo em vista sua saúde e bem-estar, a regra não levou em conta as peculiaridades jurídicas intrínsecas a cada país pois, apesar de muitos Estados não verem como problema o marítimo descer ao porto, outros, como os Estados Unidos, necessitam de vistos especiais para o desembarque.

Igualmente no Título 2, apesar da existência de Regras quanto aos salários (Regra 2.2) e duração do trabalho (Regra 2.3), a Convenção não deixou averbada a possibilidade de realização de greves (algo bem estabelecido para o trabalhador em terra) pelo marítimo

retirando uma grande parte do poder de barganha desse trabalhador. Conforme Paul J. Bauer (2008):

Seafarers are isolated on a ship at sea where immediate arbitration may not be a practical recourse when a dispute arises. Therefore, if seafarers enter into an arbitration agreement and there is no arbiter onboard, that agreement will effectively serve as a no-strike agreement whenever a dispute arises on the ship.

Assim, mesmo que existam diversas proteções aos trabalhadores marítimos, no eventual surgimento de uma disputa, estes não estarão totalmente amparados podendo resultar em um não cumprimento de seus direitos ou até mesmo no desgaste da relação trabalhista. A particularidade desse Documento reside na “humanização” dos trabalhadores que, como exposto anteriormente, não são concebidos dessa forma por grande parte da população em terra, em contrapartida ao teor mais econômico dado ao transporte marítimo de produtos. Entretanto, essa mesma “humanização” não é tomada como princípio quando se vê a aplicação, por armadores de embarcações apátridas, das chamadas Bandeiras de Convenção (BdC).

Essa prática consiste na utilização de bandeiras de países que não possuem condições de fiscalizar os navios ou simplesmente não realizam o ato, além de não assinarem as Convenções protetivas da OIT (incluindo nesse rol, a MLC). O uso das BdC no setor marítimo consiste em um dos maiores problemas enfrentados pelos trabalhadores pois com isso, seus direitos serão simplesmente ignorados pelo armador, podendo a relação trabalhista chegar à linha limítrofe entre trabalho excessivo e análogo à condição de escravo inclusive, ultrapassando-a.

3 DIFICULDADE NA APLICAÇÃO DAS PROTEÇÕES DADAS AO TRABALHADOR MARÍTIMO

Conforme se depreende do capítulo anterior, o trabalhador marítimo foi (e continua sendo) foco de variadas formas de proteção proporcionadas pela ação da OIT. Nesse sentido, uma saída encontrada pelas empresas da indústria *shipping*, é o uso indiscriminado de Bandeiras de Conveniência, em que seus navios serão realocados sob bandeira de países que não possuem (ou não querem possuir) as necessárias proteções aos trabalhadores marítimos.

Assim, este capítulo analisa o desenvolvimento histórico das Bandeiras de Conveniência, ilustrando o porquê desta prática ser danosa para o ser humano, tanto em nível

peçoal (segurança do trabalhador marítimo), quanto em nível mundial (acidentes ambientais marítimos), além de demonstrar o que está sendo feito para combater tal prática.

3.1 Embarcações apátridas: o uso das bandeiras de conveniência

Ao longo dos séculos, diferentes manobras foram realizadas por Estados na busca para contornar dificuldades no setor marítimo. Uma dessas ações, consistia em substituir, no navio, sua bandeira nacional pela de outro país, basicamente modificando o registro da embarcação. Assim, os britânicos faziam uso da bandeira espanhola para ter acesso comercial às Índias Ocidentais no século XVI, bem como os Estados Unidos hastearam bandeiras portuguesas a fim de manter o comércio de escravos durante o Século XIX. Marcelo Stein (2011, p. 51), a partir da citação de H. Edwin Anderson denota que:

Uma das premissas do princípio da liberdade do alto mar é que todos os Estados têm o direito de conceder nacionalidade a um navio, em conformidade com a legislação nacional e internacional. Várias consequências resultam desta concessão de nacionalidade. Por exemplo, o Estado concedente, que atribui a nacionalidade a um navio, tem competência exclusiva sobre o navio em alto mar até o limite permitido pela legislação internacional.

Essa liberdade dada aos estados acaba tendo grande consequência no setor marítimo pois acarretará que nações menos qualificadas para os serviços de proteção ao trabalhador sejam tomadas como o “território do navio”. A presunção para tal feito, tem em vista o antigo Código de Direito Internacional Americano de 1928 (Código de Bustamante) a partir de seu artigo 274 e seguintes, o qual denota a aplicação da Lei Nacional do país à embarcação, basicamente tornando-o uma extensão de seu território. Por esse ângulo, Eric Powell (2013, p. 13) define:

The limits on regulating the maritime commons inherent in a Westphalian system of nation-States has long been resolved by assigning regulatory, criminal, and civil jurisdiction to a vessel’s State of Registration. In other words, the laws of the nation that charter the vessel – which corresponds to the flag the ship flies – govern most aspects of the ship’s operations as well as personal conduct onboard. This compromise is referred to as the “law of the flag”.

Apesar de a questão sobre a “nacionalidade” do navio ter sido sanada àquela época, o comércio internacional ainda não tinha entrado completamente na era globalizada. Assim, quando as empresas marítimas começaram a modificar seus trabalhadores, contratando mão de

obra mais econômica, advinda de países do terceiro mundo (consequentemente sem proteção trabalhista), a supérflua definição de que o navio X pertence aos Estado X, passou a ser, para todos os efeitos, inócua pois, novamente citando Eric Powell (2013, p. 02):

[...] On ships, there is a preliminary question of what authority can set and enforce standards on these floating islands. Then, the question of what authority should have jurisdiction arises. The list of potential candidates is long: should it follow the ship owner's nationality, the crew's nationality, [...], or any of a host of other factors? Further complicating the analysis is the possibility that multiple authorities should exercise jurisdiction.

Ao lado disso, a doutrina transformou a embarcação em objeto de direito de propriedade. Eliane Martins (2013, p. 154) ao discorrer sobre o fato, diz que:

A especialidade não advém apenas de sua natureza específica e *sui generis*, mas também resulta de sua destinação econômica, autonomia e mobilidade no comércio internacional as quais exigem legalmente elementos de individualização para diferenciar o navio de outros bens. Fundamentalmente, o navio se caracteriza por sua individualidade, identidade e nacionalidade.

Ainda conforme a autora (2013, p. 154), a identidade e a nacionalidade do navio:

[...] é retratada por documentos de bordo, marcações e números de identificação. A nacionalidade, por sua vez, está atrelada ao registro. O sinal exterior da nacionalidade do navio é o pavilhão/a bandeira do Estado de Registro, que deve ser ostentada na popa.

E, através de citação de Azeredo Santos (1968, p. 43):

O pavilhão nacional que o Navio arvora, simboliza a sua nacionalidade e indica o Estado cujo regime jurídico está submetido e é nessa ideia que se considera o Navio como porções flutuantes ou como prolongamento do país a que pertence, e de que defluem consequências consideráveis. [...]

Assim, a necessidade de definir a qual país pertence determinado navio, fez com que a doutrina maritimista internacional criasse as Espécies de Registro as quais, por sua vez, dividem-se em Registros Marítimos Nacionais e Registros Marítimos Abertos. Diz Eliane Martins (2013, p. 156-157) que os Registros nacionais são:

[...] sistemas estatais que determinam critérios para registro e outorga de bandeira e mantêm efetivo controle sobre os navios registrados, de forma a mantê-los atrelados à legislação do Estado de Registro. [...]

A bandeira, sinônimo de nacionalidade, é atributo exclusivo do Estado soberano. Considerada a soberania, devem os Estados de Registro estabelecer os requisitos necessários para registro no seu território e atribuição da sua nacionalidade a navios e o direito de arvorar a sua bandeira [...]

Por sua vez, os Registros abertos se dividem em Segundos Registros e Bandeiras de Conveniência. A primeira subdivisão, como o nome diz, é um registro secundário que poderá ser feito para complementar o Registro Nacional. Já o Registro Aberto de Bandeira de Conveniência, pelas palavras de Eliane Martins (2103, p. 158): “[...] caracterizam-se usualmente por oferecerem total facilidade para registro, incentivo de ordem fiscal e não imposição de vínculo substancial entre o Estado de Registro e o navio”.

Assim os países menos desenvolvidos começaram a atuar com registro abertos, ou seja, passaram a aceitar que embarcações com armadores de outras nacionalidades, usufruam de sua bandeira nacional, a chamada Bandeira de Conveniência. Nesse sentido, Powell (2013, p. 04) arrazoa que:

Today FOC vessels account for a disproportionate amount of shipping vessels. With State-vessel ties as flimsy as a few sheets of paper, it is conceivable that these States lack interest and capacity to regulate all vessels carrying their flag. That developing countries, with troubles more pressing than maritime regulation, predominate the FOC registries exacerbates this concern. [...]

Denota-se que grande parte dos países que utilizam as Bandeiras de Convenção (BdC), o fazem por serem “criações comerciais internacionais” devido ao fato de terem sido alimentadas por potências econômicas, como por exemplo a criação do Registro Liberiano. Tal registro foi concebido por Edward Stettinius, antigo Secretário de Estado durante o governo Roosevelt nos Estados Unidos, o qual realizou uma *joint-venture* com o governo Liberiano, tendo inclusive o aval da Administração Superior dos Estados Unidos, não pretendendo o crescimento do país africano, mas sim, uma liberalização das proteções ao marítimo norte-americano, conforme as palavras de William R. Gregory (2012, p. 54):

The development of Liberia’s shipping was not designed with the overall economic development of Liberia in mind, rather it was seen by Stettinius as a means to circumvent the high labor costs associated with American seafarers. (...) Stettinius sought specifically to lower operating costs by removing access to seafarers’ labor

unions, and as such his firm injected \$1 million into a joint venture with the Liberian government to develop maritime operations.

Ainda conforme William Gregory, a criação de Stettinius foi tão influente dentro da Libéria que sua empresa, a Stettinius Associates of New York, assistiu na criação do Código de Leis Marítimas do país, criando um sistema customizado para as intenções empresariais dos Estados Unidos. Hoje a Libéria tem o segundo maior Registro Aberto do mundo, atrás apenas do Panamá.

Por sua vez, a adoção pelo registro aberto por Bandeira de Conveniência, feito pelo Panamá foi resultado direto do fim da Segunda Guerra Mundial. Entretanto, conforme Gregory (2012, p. 50-51), esse país latino-americano já possuía uma história o levando a tal caminho:

Panama had a history of open access for business, with the blessing of the United States, for the majority of the twentieth century. A combination of easy registration laws and wide access facilitated a swift transfer for any owner wishing to reflag his vessel.

Ainda que o Panamá hoje continue sendo um país majoritariamente BdC, tem-se notado a maior regulamentação deste frente ao comércio marítimo internacional, inclusive tendo o país ratificado a Convenção do Trabalho Marítimo em 9 de fevereiro de 2009, conforme registrado pela própria OIT.

Conforme citado por Eliane Martins (2013, p. 160), os países que atuam com registro aberto de bandeira de conveniência atualmente são:

[...] Panamá, Libéria, Honduras, Costa Rica, Bahamas, Bermudas, Cingapura, Filipinas, Malta, Antígua, Aruba, Barbados, Belize, Bolívia, Birmânia, Camboja, Ilhas Canárias, Ilhas Cayman, Ilhas Cook, Chipre, Guiné Equatorial, Gibraltar, Líbano, Luxemburgo, Ilhas Marshall, Maurício, Antilhas Holandesas, San Vicente, Santo Tomé e Príncipe, Sri Lanka, Tuvalu, Vanuatu [...]

Além disso a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF, na sigla em inglês), também dispõe uma lista com países de BdC na qual, além dos anteriormente citados, encontram-se:

Comores, Chipre, Ilhas Faroe (FAS), Registro Internacional de Navios Francês (FIS), Registro Internacional de Navios Alemão (GIS), Geórgia, Jamaica, Madeira, Moldávia, Mongólia, Myanmar, Coréia do Norte e Tonga.

A partir da evolução do comércio marítimo a prática de alteração da bandeira de uma embarcação tornou-se um plano comum nesse setor. Nesse sentido, os países atuantes em Regime de BdC não internalizam os custos dessa baixa regulamentação exercida por eles próprios bem como, esses mesmos Estados não se importarão em manter uma qualidade de segurança compatível com as necessidades do globo, tendo em vista que somente sua bandeira e não sua população está no navio.

Isso é ainda mais evidente quando se leva em conta o prisma ambiental da questão. Para os países de BdC que não possuem saída para o mar, Eric Powell (2013, p. 14) conclui:

[...] FOC States do not internalize the costs of low regulation and that this disjoint in expenditures widens the gulf between their and other States' incentives. [...] landlocked States [...] are not affected by sea pollution and maritime accidents as coastal states. [...] they have little reason to regulate risky maritime behavior. Likewise, a State has no paternalistic incentive to protect its nationals when the ship owner, officer corps, and crew are foreign.

Apesar disso, há o contraponto de que o uso de BdC no setor marítimo resultaria em benefícios ao consumidor final pois os valores “economizados” pelas embarcações e empresas não sendo repassados ao produto transportado, assim aduz Powell (2013, p. 18):

[...] the flag State, then, may not actually drive standards; instead, internal corporate culture and mechanisms are determinative. This Market clearing contributes to low transportation costs, which are passed on to consumers.

Além do mais, também pode-se dizer que, caso o setor marítimo utilizasse-se exclusivamente do Registro Nacional, os gastos de manutenção e os custos com mão de obra seriam consideravelmente maiores, ao ponto de inviabilizar o transporte marítimo de carga, como diz Eliane Martins (2013, p. 161):

Nesse contexto competitivo, é evidente menor a influência do “direito-custo”, ou seja, das normas de direito que interferem no custo do frete, em especial as normas trabalhistas, tributárias e relativas à segurança marítima e à poluição marinha. [...] a competitividade internacional das empresas de navegação estaria comprometida se [...] se submetessem à adoção de registro nacional em seus respectivos países e [...] sujeitassem-se à legislação dos países a que foram consignados [...]

Observando somente pelo campo econômico e comercial, o uso das BdC pode ser considerado favorável à globalização. Entretanto, tal benefício é válido somente para esse

ângulo pois, pelo âmbito trabalhista, a questão torna-se um problema. A utilização das BdC é um meio de resposta direta à procura por proteção ao trabalhador marítimo bem como a cuidados ambientais pois, no momento em que um armador escolhe hastear a bandeira de um país que não ratifica convenções, sejam estas da ONU ou da OIT, esse compete para o aumento dos riscos humanos, ambientais, de saúde etc... Nesse sentido, Marcelo Stein (2011, p. 53) pontua:

Se por um lado há nos registros abertos uma legislação bem menos rigorosa e baixos custos de registro e manutenção, por outro lado há, nos países de registro tradicionais uma observância rigorosa às leis.

A falta de observância das convenções da ONU, OIT ou IMO (Organização Marítima Internacional) acaba por dificultar o trabalho de agências protetoras do trabalhador e dos sindicatos existentes nos países bem como da própria ITF. A utilização desse tipo de registro somente contribui para a insegurança trabalhista em todas suas vertentes (saúde, salário, manutenção do emprego por longo período), nesse sentido afirma Eliane Martins (2013, p. 162):

Os sindicatos e os organismos de defesa dos trabalhadores, entre os quais se destaca a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF), têm apontado as condições de trabalho desfavoráveis da tripulação de conveniência, ou seja, da tripulação formada por marítimos de nacionalidades diferentes da bandeira que o navio arvoira. Na maioria dos casos, a tripulação está sujeita a condições de trabalho inferiores ao padrão mínimo determinado pela IMO.

Dessa forma, as organizações necessitam fiscalizar constantemente os navios da frota mundial para que não haja maiores problemas de ordem trabalhista, conforme será visto a seguir.

3.2 Fiscalização, controle e auxílio pelos países adotantes da MLC e pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte

As bandeiras de conveniência trazem à tona (ou, em concordância com o tema, deixam escondidos) diversos problemas trabalhistas ocorridos dentro das embarcações que utilizam esse registro. No entanto para que isso aconteça primeiramente é necessária uma ligação entre a agência de recrutamento em terra e o navio em que será efetuada a atividade laboral.

Tais agências, ao realizarem o recrutamento dos marítimos, já tolhem seus direitos antes mesmo de estes sequer terem zarpado, pois, não tendo estes o devido discernimento jurídico ou até mesmo a falta de opções de trabalho, são levados a acreditar que os contratos de trabalho que estão assinando possuem total e concreta legitimidade jurídica, ao estipularem seus salários, seus benefícios, o acesso à saúde e à comunicação por exemplo. Contudo, cita R. Gregory (2012, p. 73):

Some of the contract clauses found on flag of convenience vessels are shocking to Western readers, and include stipulations such as medical care will be determined by the vessel master (rather than a doctor), and even some declaring that any laborer “caught being habitually seasick will not receive salary”.

Ademais, o mesmo autor (2012, p. 74) continua dissertando acerca de como o contrato é acertado entre as partes:

A frequent clause, closely linked to a prohibition of access to labor organization assistance, relates to overtime “You will be required to work such hours as will be required by the Master,” continuing to state that “you will perform any such overtime work without any addition or extra payment.” The ship recruitment agencies frequently then charge a very high fee for their placement services and loan the cost to the seafarer, creating a situation where the laborer is already facing significant debt [...]

É imperativo salientar que no Brasil, essa última situação apresentada pelo autor seria considerada como trabalho análogo à condição de escravo, pois utiliza-se das mesmas ideias combatidas no território nacional, ou seja, a hipossuficiência do trabalhador frente ao grande empresário/empresa, sua falta de conhecimentos jurídicos e de seus direitos protetivos e a manobra de já deixar esse em dívida com o empregador ao lhe requisitar o pagamento de “taxas abusivas” (serviços de colocação no navio, deslocamento até o local de trabalho, pagamento das acomodações e produtos de higiene/alimentação, por exemplo).

Então, com vistas a proteger o trabalhador marítimo, a Convenção do Trabalho Marítimo se utiliza das disposições de seu Título 5 – *Cumprimento e Aplicação*. De forma concisa, essa parte da MLC especifica a responsabilidade de cada Membro adotante em cumprir e fazer cumprir de forma plena, os princípios destacados pela Convenção. No entanto, ainda que a MLC tenha em seu bojo a vontade de garantir a proteção do trabalhador marítimo, esta carece em determinados pontos pois, conforme dizem os princípios gerais da Regra 5.1:

1. Todos os membros devem assegurar o cumprimento das obrigações que lhes incumbem nos termos da presente Convenção, a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira.
2. Todos os Membros devem estabelecer um sistema eficaz de inspeção e de certificação das condições do trabalho marítimo [...] com vista a assegurar que as condições de trabalho e de vida dos marítimos, estão e continuem em conformidade com as normas da presente Convenção a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira. (OIT)

Mesmo que em leitura mais aprofundada do Título 5 da Convenção do Trabalho Marítimo, esta demonstre sua preocupação em dar a seus países signatários mecanismos que ajudem a combater os problemas vividos pelas gentes do mar, como discorrido na parte 3 da regra 5.1.1 (princípios gerais) ao facultar aos países:

[...] autorizar instituições públicas ou outros organismos, incluindo os de outro Membro, se este o consentir, [...] Em todos os casos, o Membro mantém total responsabilidade pela inspeção e certificação das condições de trabalho e de vida dos marítimos interessados a bordo de navios que arvoram a sua bandeira. (OIT)

Não se torna possível uma forte aplicação das proteções dadas pela Convenção quando esta, em regras posteriores (5.1.5) resume a meros “procedimentos de queixa a bordo” a possibilidade de o trabalhador marítimo fazer valer por conta própria seus direitos, conforme:

1. Todos os membros devem exigir a existência a bordo dos navios que arvoram a sua bandeira de procedimentos que permitam um tratamento justo, eficaz e célere de quaisquer queixas apresentadas por um marítimo alegando uma infracção às prescrições da presente Convenção, incluindo os direitos dos marítimos.
2. Todos os Membros devem proibir e sancionar qualquer forma de represálias a marítimo que tenha apresentado uma queixa. (OIT)

Ao deixar de estabelecer uma forma mais direta e concreta de proteção feita pelo próprio trabalhador, de certa forma a MLC rende-se inócua pois baseia seus ideais nos países e empresas que a assinaram e a irão cumprir, não exercendo uma força maior contra aqueles países que possuem grande parte da frota mundial. Além disso, a convenção falha em suas medidas protetivas ao não regradar o direito de greve, ou seja, não é a falta de um sistema de cumprimento de suas regras que causa certa perda de força à esta, até porque tal sistema está delineado no Título 5, mas sim, o esquecimento a uma das maiores (se não a maior) força de manobra que um trabalhador possui, como bem diz William Gregory (2012, p. 82):

[...] Rather the most tragic is an absence of a guaranteed right to strike. The right to strike is not enumerated under the Convention and as such it is unlikely the member states ratifying the agreement will feel any need to implement it on their own. The right to strike is essential in seafarer industrial relations, because it renders the collective bargaining process powerful.

Com vistas a esse problema, é que existem algumas organizações internacionais com o intuito de proteger o trabalhador marítimo como é o caso da já citada Federação Internacional do Trabalhadores em Transportes e do Seafarers' Rights International (SRI, na sigla em inglês). Ambas organizações têm como foco principal o bem-estar social, trabalhista e de saúde dos marítimos, ao destacarem os problemas enfrentados por estes em seu dia a dia no mar.

A ITF é um sindicato mundial fundado em 1896 através de líderes de sindicatos de trabalhadores marítimos e de docas europeus, atuante na proteção de qualquer área de trabalhadores em transporte, conforme informações de sua página da internet:

The International Transport Workers' Federation (ITF) is a truly global organisation. It is a federation of around 700 unions from some 150 countries, representing over 4.5 million transport workers. [...] Today the ITF organises workers in ships, ports, railways, road freight and passenger transport, inland waterways, fisheries, tourism and civil aviation. [...] represents transport workers at world level and promotes their interests through global campaigning and solidarity. It is dedicated to the advancement of independent and democratic trade unionism, and to the defence of fundamental human and trade union rights. (ITF)

Esse sindicato mundial, ao focar-se no trabalhador marítimo busca combater os principais problemas trazidos com a utilização de BdCs como o abandono de marítimos nos portos, a fadiga pelas horas extenuantes de trabalho, a falta de cuidados médicos, a falta de segurança dentro do ambiente de trabalho, o direito a descer em terra, etc... Ao atuar dessa forma, a ITF faz valer a Convenção do Trabalho Marítimo, principalmente quanto ao uso das bandeiras de conveniência, sendo uma das melhores medidas protetivas existentes em âmbito mundial, ao realizar campanha contra o uso desse registro tendo dois elementos claros:

A political campaign aimed at eliminating the flag of convenience system by achieving global acceptance of a genuine link between the flag a ship flies and the nationality or residence of its owners, managers and seafarers;
An industrial campaign designed to ensure that seafarers who serve on flag of convenience ships, whatever their nationality, are protected from exploitation by shipowners. (ITF)

Por sua vez, o Seafarers' Right International, criado em 8 de abril de 2010, é um Centro dedicado a promover, implementar, reforçar e avançar os direitos dos trabalhadores marítimos através de estudos, pesquisa, educação e treinamento, conforme explicado em seu site:

[...] unique and independent centre established to “promote, implement, enforce and advance all seafarers’ and fishers’ rights and remedies, including human rights and the rights of other persons on board vessels, through research, education and training throughout the international maritime industry, and advocacy in international, regional and national forums, and to provide a database of materials for the benefit of the international community. (SRI)

A ideia principal desse centro de estudos é combater a já conhecida e citada lacuna legal existente no setor marítimo expondo que o trabalhador marítimo possui o foco pois:

Seafarers are an invisible workforce. Daily they transport over 90% of the goods that we all rely on. As mobile workers, they operate within and across different national jurisdictions and they are subject to different laws. In some cases, there may be doubt as to what, if any, law is applicable or enforceable. Generally they are excluded from domestic labour laws. Yet the nature of their work means that seafarers are vulnerable to exploitation and mistreatment. They need expert advice and assistance. (SRI)

Isso significa dar apoio de forma indireta ao trabalhador marítimo pois o SRI atua como um suporte às práticas advocatícias internacionais identificando determinados problemas que estejam crescendo no meio marítimo e indicando, através de estudos e pesquisas, quais rumos poderão ser tomados pelos defensores diretos dos trabalhadores marítimos. O próprio SRI afirma que:

[...] it is SRI’s aim to strengthen and support their work and to contribute to political, industrial, campaigning and lobbying agendas towards the promotion, protection and enforcement of seafarers’ rights under a just system of laws.

Entretanto, essas duas organizações não são as únicas a enfrentar as lacunas jurídicas existentes no setor marítimo. Há de se fazer uma pequena menção a outras organizações combatentes e auxiliares à defesa do marítimo como: The Seamen’s Church Institute, International Seafarers Welfare And Assistance Network, Sailors Helpline, entre outros... sendo que estas utilizam-se da confidencialidade entre marítimo e ONG para realizar seu trabalho protetivo.

Assim, tanto a atuação da OIT através da criação da Convenção do Trabalho Marítimo e de outras convenções que atuem no mesmo domínio como, as formas de atuação direta do *Meritum* – Belo Horizonte – v. 12 – n. 1 – p. 15-42 – jan./jun. 2017

ITF ou indireta do SRI e ainda as empreendidas pelas ONGs citadas, almejam o mesmo resultado, isto é, uma melhoria das condições de trabalho e proteção do trabalhador marítimo frente ao mundo globalizado e altamente dependente do transporte marítimo de bens.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a realização do estudo sobre a proteção do trabalhador marítimo e o uso das bandeiras de convenção, pode-se afirmar que a relação existente entre ambos os pontos ainda é matéria de importantes questionamentos para a total elucidação do problema no meio marítimo.

A evolução do trabalhador marítimo determinou que este permaneça relegado às sombras do confinamento de um navio em meio ao mar, não podendo demonstrar seu problemático meio de trabalho que, devido ao próprio serviço realizado por ele, também se torna o local de descanso e lazer. Como visto, isso o leva a desenvolver questionamentos e inseguranças psicológicas que, por fim, afetam de forma contundente seu desempenho profissional.

É nesse sentido que surge a Convenção de Trabalho Marítimo (MLC) buscando, ao abranger antigas convenções e propor novos meios protetivos, uma maior segurança jurídica ao ambiente marítimo, procurando abrir um moderno entendimento acerca dessa relação trabalhista ao compará-lo com trabalho terrestre, ressalvadas suas óbvias diferenças. Entretanto, por mais salutar que seja o advento da MLC, ela esbarra em um sistema já consolidado e vil ao trabalhador, através do uso de agências recrutadoras que pouco ou nada farão para garantir uma boa vivência trabalhista, por vezes até tornando-a mais desastrosa para o hipossuficiente empregado.

Mesmo a MLC estando ratificada e vigente no plano mundial, oferecendo considerável poder protetivo ao marítimo, através de seus contundentes e acertados capítulos, sua proteção pouco é percebida por aqueles que nomeadamente não se importam em cumpri-la e nem mesmo ratificá-la, deixando aos Estados acordantes da convenção, a dupla tarefa de vigiar sua própria frota, bem como a frota internacional. Essa falta de exequibilidade é notável e agravada, com o uso, pelas empresas, dos registros abertos, principalmente na modalidade bandeira de conveniência.

Essa prática demonstra de forma clara as dificuldades jurídicas existentes no Direito Internacional, tendo reflexo em possíveis questões humanitárias, ecológicas e tributárias ainda

que estas não tenham formado o foco desta pesquisa. É sem dúvidas uma árdua tarefa combater esse tipo de registro frente à complacência de determinados Estados que persistem em utilizá-lo, dada à liberdade e, mais do que isso, a facilidade em conseguir registrar um navio em país diverso da empresa que o possui.

Vê-se que a histórica prática de “esconder” uma embarcação, dos olhos da comunidade internacional para a manutenção de algum comércio ilegal ou evitar taxas e impostos e até mesmo esquivar-se de afundamento em tempos de guerra, terminou por evoluir de forma danosa para o meio marítimo trabalhista, sendo de grande necessidade o combate à prática para minimizar o caráter hipossuficiente da relação trabalhista.

Nesse sentido, surgiram diversas organizações, além da OIT, com o objetivo de buscar uma melhor igualdade para o trabalhador marítimo. As organizações não governamentais como a *Seafarers Rights* e a ITF auxiliam de forma direta e indireta o combate à essa desigualdade, servindo como canais e contato entre empregado e empregador sem a necessidade de se recorrer à burocracia estatal. Essas organizações também auxiliam com o psicológico dos trabalhadores sendo uma linha de apoio frente às adversidades diárias do trabalho exercido.

Mesmo com o uso indiscriminado das bandeiras de conveniência atestando para a desigualdade na relação de trabalho, a OIT, através da MLC, empenha-se em garantir maiores proteções aos trabalhadores marítimos, desde sua entrada em vigência em 2012. Ainda que a percepção do marítimo esteja mudando nos últimos anos, sua carreira, por necessitar ficar longos períodos em um pequeno espaço e sem contato com o continente, continua a ser uma das mais exigentes profissões existentes no Século XXI.

REFERÊNCIAS

BRASIL. *Lei 9537/97*, de 11 de Dezembro de 1997. Dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. Diário Oficial da União. Brasília, DF, 12 de Dezembro de 1997. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm. Acesso em 20 set. 2016

AZEREDO SANTOS, Theóphilo de. *Direito da navegação marítima e aérea*. 2. ed., Rio de Janeiro: Forense, 1968.

BAUER, Paul J. The Maritime Labour Convention: an adequate guarantee of seafarer rights, or an impediment to true reforms?, *Chicago Journal of International Law*, v. 8, n. 2, 2008.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de. Segurança Marítima e Bandeiras de Conveniência. In: Daniela et al. (coord). *Embarcações marítimas*. Legislação de imigração aplicável e suas particularidades. São Paulo: Emdoc, 2010. Disponível em: <http://www.emdoc.com/m/site/img/publicacoes/6.pdf>; acesso em 07 set. 2016

COMPORTO, José Roberto da Conceição. *Das relações de trabalho marítimo em navios de Bandeira de Conveniência*. Dissertação (Mestrado em Direito Internacional). Universidade Católica de Santos. São Paulo. 2015.

MENDES, Daniele. Sobrevivendo à Marinha Mercante. *Anamatra*. Brasília, ano XVIII, nº 52, p. 14-22, 1º sem., 2007.

GEOFFREY, Blainey. *Uma breve história do mundo*. São Paulo: Fundamento Educacional, 2011.

OCTAVIANO MARTINS, Eliane M. *Curso de direito marítimo*. v. I. Teoria geral. 4. ed., Barueri: Manole, 2013.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO (OIT). *Convenção do Trabalho Marítimo* (MLC), 2006. Disponível em www.ilo.org. Acesso em 28 out. 2016.

RAMOS, Fábio Pestana. *Por mares nunca dantes navegados: a aventura dos descobrimentos*. São Paulo: Contexto, 2008.

GREGORY, William R.. *Flags of Convenience: the development of open registries in the global maritime business and implications for modern seafarers*. Washington: Georgetown University, 2012.

POWELL, Eric. Taming the Beast: how the international legal regime creates and contains flags of convenience. *Annual Survey of International & Comparative Law*, v. 19, n. 1. 2013.

STEIN, Marcelino André. *Bandeiras de conveniência: análise jurídica e econômica*. 2011. Dissertação (Mestrado em Direito das Relações Econômicas). São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. São Paulo, 2011.

ITF. International Transport Workers' Federation. Bandeiras de conveniência. Disponível em: <http://www.itfglobal.org/pt/transport-sectors/seafarers/in-focus/flags-of-convenience-campaign/>. Acesso em 03 out. 2016.

_____. _____. What is the ITF?. Disponível em: http://www.itfseafarers.org/the_itf.cfm acesso 03/10/2016>. Acesso em 03 out. 2016.

_____. _____. *About the FOC campaign*. Disponível em: http://www.itfseafarers.org/FOC_campaign.cfm >. Acesso em 03 out. 2016.

SRI. Seafarers' Rights International. Frequently asked questions. Disponível em: <http://seafarersrights.org/frequently-asked-questions/>>. Acesso em 04 out. 2016.

Encaminhado em 27/03/2017

Aprovado em 30/04/2017