

Diana Soares Corteze Caldeira

A Regulamentação do Abandono de Marítimos na Convenção sobre o Trabalho Marítimo e
sua Implementação no Brasil

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre(a) em Estudos Marítimos.

Área de Concentração em Segurança, Defesa e Estratégia Marítima.

Orientador: Prof. Dr. Tiago Vinicius Zanella

Rio de Janeiro

2023

Diana Soares Corteze Caldeira

A Regulamentação do Abandono de Marítimos na Convenção sobre o Trabalho Marítimo e
sua Implementação no Brasil

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre(a) em Estudos Marítimos.
Área de Concentração em Segurança, Defesa e Estratégia Marítima.

Aprovada em 15 de dezembro de 2023.

Banca Examinadora

Prof. Dr. Rafael Zelesco Barretto
Doutor da EGN

Prof. Dr. Tiago Vinícius Zanella
Doutor da EGN

Prof. Pós-Dr. Matusalém Gonçalves Pimenta
Pós-Doutor da MLAW

FICHA CATALOGRÁFICA

C146 Caldeira, Diana Soares Corteze
A regulamentação do abandono de marítimos na Convenção sobre o Trabalho Marítimo e sua Implementação no Brasil / Diana Soares Corteze Caldeiras. – Rio de Janeiro, 2023.

115 f.

Dissertação (mestrado) - Escola de Guerra Naval, Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM), 2023.

Orientador: Tiago Vinicius Zanella

Bibliografia: f. 98 -114

1. Abandono (Direito marítimo) . 2. Convenção do Trabalho Marítimo . 3. Organização Internacional do Trabalho . Repatriamento . I. Escola de Guerra Naval (BRASIL). II. Título.

CDD 341.67

Ficha catalográfica elaborada pela bibliotecária
Cremilda Santos – CRB7/3200
Biblioteca da Escola de Guerra Naval

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho de pesquisa à minha família.

André, Moreco, meu marido e parceiro, finalizar este mestrado somente foi possível com sua ajuda. Obrigada meu amor pelo apoio incondicional em todos os momentos difíceis da minha trajetória, por entender a minha ausência, suportar os meus momentos de estresse e por não me deixar desistir. Você foi, é, e sempre será a minha melhor escolha.

Miguel, meu filho amado, tão sonhado e desejado, você chegou ao mundo antes do tempo e junto com o início do mestrado, virou minha vida do avesso, mas, ao mesmo tempo, me trouxe propósito. Obrigada por ser o incentivo que eu precisava para me tornar Mestre, mas acima de tudo, obrigada por me tornar Mãe.

À minha mãe Fátima, por nunca ter desistido de mim e por ter sempre priorizado a minha educação. Aqui está o resultado do seu esforço.

Ao meu pai Vander, por me mostrar que com dedicação é sempre possível melhorar, se reinventar e aprender.

Aos meus irmãos Raquel e Vinícius, por sempre celebrarem as minhas conquistas.

Amo vocês com todo meu coração.

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, Prof. Dr. Tiago Vinicius Zanella, pela inesgotável paciência comigo, desde o início desta pesquisa. Obrigada por não desistir de mim, por confiar no meu trabalho, pelas diretrizes e pelo tratamento sempre cordial. Aprendi muito com você.

Aos membros da banca examinadora, pelo interesse e disponibilidade

À minha querida amiga Aline Quaresma Pimentel Carriello Correa, por me ajudar com as correções e por ser sempre tão presente na minha vida.

À minha amiga Elisa Frias Villela, por compartilhar comigo seus conhecimentos. Você foi essencial nesta trajetória.

À minha amiga Raquel Corrêa Gonçalves Bragança, pelo apoio no trabalho, somente com sua ajuda eu pude me dedicar a esta pesquisa.

Ao Comandante Wellington Nogueira Camacho, pela disponibilidade constante e pelo apoio desde a fase do pré-projeto.

Ao Auditor Fiscal do Trabalho Mauro Costa Cavalcante Filho, por compartilhar comigo suas experiências na fiscalização do trabalho marítimo.

Aos amigos do PPGEM, funcionários e alunos, gratidão por tornarem esta jornada mais leve. Agradeço em especial à Larissa Bacelar, Fernanda Caldas, Andréia Arend, Bianca Calenzo e Valdir Luiz, sem vocês eu não teria conseguido coordenar um mestrado e um puerpério. Vocês foram incríveis.

RESUMO

O transporte marítimo é a primeira indústria genuinamente global. A maior parte do comércio internacional ocorre pelo modal aquaviário, assumindo, portanto, os trabalhadores marítimos papel essencial para o desenvolvimento dessa atividade. No entanto, apesar da importância desta categoria, ainda são frequentes os casos de marítimos abandonados em portos estrangeiros. O abandono de marítimos ocorre, em muitos casos, em razão de certa tolerância dos Estados de bandeira – sobretudo das chamadas bandeiras de conveniência – que pouco fazem para impedir que embarcações que arvoram o seu pavilhão estabeleçam requisitos mínimos de proteção dos trabalhadores marítimos. Neste viés, a Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006 (CTM/2006), que tem como propósito garantir condições de trabalho adequadas aos trabalhadores marítimos, dedicou tópico específico ao assunto - abandono de marítimos e repatriação. Ocorre que apesar da previsão no texto da convenção, a proteção efetiva e aplicação das regras convencionais cabe, na prática, aos Estados membros. Tal cenário enseja a necessidade, não só do Estado de bandeira, mas também do Estado do porto de implementar medidas adicionais para impedir tal prática, negando unilateralmente a entrada de uma embarcação no porto ou retendo-a, na hipótese de não conformidade com a norma internacional. O presente estudo versou sobre a CTM/2006, especificamente sobre os casos de marítimos abandonados. A análise abordou a adequabilidade da legislação nacional face ao texto da convenção, nos casos de abandono de marítimos e repatriação; mormente as responsabilidades do Brasil, na posição de Estado portuário e membro da convenção, na implementação do texto internacional. Por fim, pretendeu-se responder se será necessário estabelecer a obrigatoriedade da exigência de garantias financeiras por parte de embarcações estrangeiras que demandem portos nacionais, no que se refere aos direitos dos trabalhadores marítimos de serem repatriados em caso de abandono. Restou demonstrado que a legislação brasileira não se revela adequada para tratar da responsabilidade do Brasil, enquanto Estado controlador do porto, no que se refere a questão dos marítimos abandonados.

Palavras-Chave: Organização Internacional do Trabalho. Convenção do Trabalho Marítimo. Abandono. Repatriação. Garantia Financeira.

ABSTRACT

The Maritime transport is the first genuinely global industry, most international trade takes place by waterway, and maritime workers therefore play an essential role in the development of this activity. However, despite the relevance of this category, there are still frequent cases of seafarers being abandoned in foreign ports. The abandonment of seafarers often occurs due to a certain tolerance on the part of flag states - specially the so-called flags of convenience - which do little to prevent vessels flying their flag from establishing minimum requirements for the protection of seafarers. In this case, the Maritime Labor Convention, 2006 (MLC/2006), which aims to guarantee adequate working conditions for seafarers, has dedicated a specific topic to the subject - abandonment of seafarers and repatriation. However, despite the provision in the text of the convention, the effective protection and application of the conventional rules is, in practice, the responsibility of the member states. This scenario makes it necessary not only for the flag state but also for the port state to implement additional measures to prevent this practice, unilaterally denying a vessel entry to the port or detaining it in the event of non-compliance with the international standard. This study focused on the MLC/2006, specifically on cases of abandoned seafarers. The analysis addressed the adequacy of national legislation in relation to the text of the convention, in cases of abandonment of seafarers and repatriation; mainly the responsibilities of Brazil, as a port state and member of the convention, in implementing the international text. Finally, the aim was to answer the question of whether it is necessary to make it compulsory for foreign vessels calling at national ports to demand financial guarantees with regard to the rights of seafarers to be repatriated in the event of abandonment. It has been shown that Brazilian legislation is inadequate to deal with the responsibility of Brazil, as the port's controlling state, in regard to abandoned seafarers

Keywords: International Labor Organization. Maritime Labor Convention. Abandonment. Repatriation. Financial guarantee.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AB	Arqueação Bruta
AFT	Auditores Fiscais do Trabalho
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras.
AMB	Autoridade Marítima Brasileira
ANTAQ	Agência Nacional de Transporte Aquaviário
AVM	Acordo de Viña del Mar
CEACR	Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações
CIT	Conferência Internacional do Trabalho
COVID-19	Corona Virus Disease
CONTTMAF	Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transporte Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos.
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, de 1982
CoE	<i>Certificate of Entry</i>
CPM	Comissão Partidária Marítma
CTE	Comissão Tripartida Especial
CTM	Certificado de Trabalho Marítimo
CTM/2006	Convenção do Trabalho Marítimo
DCTM	Declaração de conformidade do Trabalho Marítimo
DPC	Diretoria de Portos e Costas
FSC	<i>Flag State Control.</i>
GEVI	Gerência de Vistorias, Inspeções e Perícias Técnicas
GVI	Grupos de Vistoria e Inspeção
IG	<i>International Group of P&I Clubs</i>
ILO	<i>International Labour Organization</i>
ITF	Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte
LESTA	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MARPOL	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973
MB	Marinha do Brasil
MLC	<i>Maritime Labour Convention</i>
MOU	<i>Memoranda of Understanding</i>
MPT	Ministério Público do Trabalho

MTE	Ministério do Trabalho e Emprego
MTP	Ministério do Trabalho e Previdência
N/M	Navio Mercante
NORMAM	Norma de Autoridade Marítma
OIT	Organização Internacional do Trabalho
OMI	Organização Marítma Internacional
ONU	Organização das Nações Unidas
P&I	<i>Protection and Indemnity Insurance</i>
PSC	<i>Port State Control</i>
PSCO	<i>Port State Control Officer</i>
RLESTA	Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
SOLAS	Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974
SRTE-SP	Superintendência Regional do Trabalho e Emprego do Estado de São Paulo
STCW	Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos, 1978
TST	Tribunal Superior do Trabalho

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	A CONVENÇÃO DO TRABALHO MARÍTIMO DE 2006 (CTM/2006) E A PROTEÇÃO DO TRABALHADOR MARÍTIMO	14
2.1	A importância da CTM/2006 na regulamentação do trabalho marítimo	14
2.2	A CTM/2006 como resultado do princípio do tripartismo	17
2.3	A elaboração da CTM/2006 e sua aprovação no cenário internacional	19
2.4	Estrutura, conteúdo e aplicação da CTM/2006	21
2.5	Sistema de certificação e inspeções no cumprimento e controle da CTM/2006	22
2.5.1	Responsabilidades do Estado da bandeira de acordo com a CTM/2006.....	23
2.5.2	Responsabilidades do Estado controlador do porto de acordo com a CTM/2006.....	26
2.5.3	Das diretrizes para as inspeções port State control ao abrigo da CTM/2006 e dos PSCO.....	32
2.6	Revisão da CTM/2006	34
3	A REGULAMENTAÇÃO INTERNACIONAL DO ABANDONO DE MARÍTIMOS	37
3.1	O elemento humano no abandono de marítimos	37
3.2	O Grupo de Trabalho Conjunto de Peritos Ad Hoc da OMI e da OIT sobre Responsabilidade e Indenização em Matéria de Pedidos de Morte, Danos Pessoais e Abandono de Marítimos	40
3.3	O abandono de marítimos e direito à repatriação antes da CTM/2006	45
3.4	O abandono de marítimos e direito à repatriação na CTM/2006	48
3.5	Garantia financeira	51
3.6	Garantia financeira para abandono de marítimos via P&I	55
3.7	O papel do Estado do porto no abandono de marítimos	63
4	APLICAÇÃO E INTERNALIZAÇÃO DA CTM/2006 NO BRASIL	70
4.1	A internalização da Convenção do Trabalho Marítimo no Brasil	72
4.2	Fiscalização da CTM/2006 no Brasil	73
4.2.1	A fiscalização da CTM/2006 no Brasil como país da bandeira	76
4.2.2	A fiscalização da CTM/2006 no Brasil como Estado controlador do porto.....	77
4.3	Abandono de marítimos no Brasil	84
4.4	Do instrumento de normatização brasileira para garantir a repatriação dos marítimos nos casos de abandono	90
5	CONCLUSÃO	94
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	98
	APÊNDICE	115

1 INTRODUÇÃO

A navegação internacional vivenciou crescimento exponencial nos últimos tempos, quase que a totalidade do comércio exterior, estima-se que 90% (noventa por cento), ocorre pelo modal aquaviário. Neste sentido, considerando ser o transporte marítimo um setor globalizado, são os trabalhadores marítimos elementos essenciais para o comércio mundial e o sistema econômico internacional¹.

A essencialidade destes profissionais se revelou ainda mais evidente durante a pandemia causada pela COVID-19, tanto que a Organização das Nações Unidas (ONU) pediu que estes profissionais fossem considerados como trabalhadores essenciais a serem priorizados para as vacinas².

Como corolário do acima exposto, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) publicou, em 08 de dezembro de 2020, uma resolução relativa às questões do trabalho marítimo durante a pandemia, considerando tais profissionais *key-workers*, pois desempenham papel crucial na manutenção das cadeias de abastecimento mundiais, assegurando o fornecimento de 90% (noventa por cento) dos bens, incluindo produtos médicos essenciais, bens alimentares e recursos energéticos³.

No entanto, apesar da inquestionável essencialidade da classe marítima e dos anos de prosperidade⁴ da navegação, ainda são frequentes os casos de violações aos direitos dos trabalhadores marítimos. Em 23 de dezembro de 2022, havia 713 incidentes de abandono listados no banco de dados desde a sua criação, em 2004, com 9.971 marítimos⁵.

Impulsionada pela necessidade de atender aos anseios desta classe de trabalhadores a Organização Internacional do Trabalho (OIT) aprovou a Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM/2006) - em inglês *Maritime Labour Convention* (MLC 2006) - durante a 94ª sessão da Conferência Internacional do Trabalho (CIT), assinada em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006.

A CTM/2006 tem como propósito garantir condições de trabalho adequadas aos trabalhadores marítimos, estabelecendo padrões mínimos de trabalho, mas sem que tal

¹ ZANELLA, 2017, p. 26.

² Dia Internacional do Marinheiro promove reflexão sobre futuro justo (ONU, 2021).

³ *Resolution concerning maritime labour issues and the COVID-19 pandemic (adopted on 8 December 2020). Urges all Members, in accordance with applicable national laws and regulations, to: designate seafarers as “key workers”, for the purpose of facilitation of safe and unhindered movement for embarking or disembarking a vessel, and the facilitation of shore leave, and when necessary, to shore-based medical treatment.* (ILO, 2020a).

⁴ ILO, [2004].

⁵ OIT. Database of reported cases of abandonment (IMO, [2017]).

regramento configure obstáculo ao transporte marítimo mundial. A convenção reúne, em um único documento, diversas normas internacionais que regem o trabalho marítimo, salientando a necessidade do comprometimento dos Estados aderentes com os princípios do trabalho digno para toda a gente do mar, nessa pesquisa utilizada como sinônimo de marítimo.

O governo brasileiro depositou, junto ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, em 7 de maio de 2020, o instrumento de ratificação ao texto da convenção. O texto da CTM/2006 foi incorporado ao ordenamento jurídico pátrio por meio do Decreto Presidencial nº 10.671 de 09 de abril de 2021, publicado em 12 de abril de 2021.

Entre as preocupações da convenção, está a situação dos marítimos abandonados. Apesar do texto de 2006 não regulamentar o tema em questão, a CTM/2006, que foi emendada em quatro momentos – nas reuniões da Comissão Tripartida Especial (CTE) ocorridas em 2014, em 2016, em 2018 e em 2022 (esta última ainda não está em vigor no cenário internacional) – normatizou o abandono de marítimos na emenda de 2014, especificamente na regra 2.5 que tratou do direito à repatriação.

O abandono de marítimos, por armadores, em portos estrangeiros mostra-se um problema mundial⁶ que tem sido agravado e passou finalmente a ser regulado pela CTM/2006 na emenda de 2014, da qual o Brasil é signatário e que entrou em força internacionalmente em 18 de janeiro de 2017⁷. As situações que ensejam o abandono podem, entre outras, decorrer do arresto da embarcação, ou de ser impedida de deixar o porto estrangeiro por alguma não conformidade. No entanto, o ponto em comum em muitos desses casos são os problemas financeiros enfrentados pelos armadores. Em tais situações, os armadores acabam optando pela cruel estratégia de largar a tripulação à sua própria sorte, sem o recebimento de salários e itens básicos para sobrevivência⁸. A tripulação, então abandonada, fica muitas vezes submetida a

⁶ *This database contains a regularly updated list of vessels that have been reported to the ILO as abandoned in various ports of the world by appropriate organizations. It specifically includes information on seafarers and fishers, who have been abandoned and their current status.* (ILO, [2023]).

⁷ A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF) realizou um estudo dos casos relatados desde a entrada em vigor das alterações de 2014 período durante o qual prestou assistência a 688 marítimos abandonados em 55 navios. O estudo apontou que parte significativa dos casos de abandono de marítimos estavam relacionados a navios de carga, na sua maioria de bandeira panamenha. No que se refere a nacionalidade dos marítimos abandonados apurou-se que a maior parte eram de indianos. Para mais informações: Final report. Third meeting of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006) (ILO, 2018).

⁸ OMI. *Seafarer Abandonment: Seafarer abandonment is a serious problem that can blight the lives of those caught up in it. It must be tackled and it needs continual cooperation, not just between IMO and ILO and non-governmental organizations devoted to seaman's welfare, but with flag States, port States and other industry groups too. We all have a human duty to protect seafarers* (IMO, [2017]).

situação de extrema miséria, sem condições de manter a sua própria subsistência e de seus familiares, quiçá de ser repatriada para o seu país de origem⁹.

No Brasil, isto não é diferente. Pode-se citar aqui o caso do N/M Srakane, cargueiro de bandeira panamenha cuja tripulação foi abandonada no porto de Santos¹⁰. Após pedido de socorro por parte da tripulação que alegava falta de recebimento de salários e provisões há mais de sete meses, a Autoridade Marítima Brasileira (AMB)¹¹ foi obrigada a intervir com o fornecimento de suprimentos e participando de reuniões com representantes do armador e órgãos públicos, a fim de solucionar a delicada situação em que se encontrava a tripulação e garantir a sua repatriação¹².

A citada emenda de 2014¹³, que entrou em vigor no cenário internacional em 18 de janeiro de 2017, estabeleceu requisitos mínimos para proteger a gente do mar do abandono através de um sistema de garantia financeira de responsabilidade dos armadores. Preconiza tal sistema que as embarcações dos Estados membros da convenção deverão ter a bordo uma certificação de garantia financeira que ateste a solidez do armador para suportar todos os custos e despesas incorridos por sua gente do mar.

Mais importante ainda, a regra 2.5. da CTM/2006, que regula o tema, convoca os Estados membros a atuarem ativamente na implementação das normas jurídicas para o combate aos marítimos abandonados e para a rápida repatriação destes. Em outras palavras, apesar da CTM/2006 regulamentar o tema, não é função deste texto normatizar como isso se dará na prática. Tal normatização e implementação fica a cargo dos Estados membros.

Os Estados membros possuem flexibilidade na forma como serão implementados os direitos insculpidos na convenção. Estes podem, por exemplo, se valerem de medidas nacionais de equivalência substancial ao disposto na convenção, para exigirem o cumprimento das obrigações nela previstas, dispondo de um campo maior para escolha das ações específicas a serem empreendidas em nível nacional, desde que assegurada a efetividade¹⁴.

⁹ *The Coast Guard Journal of Safety e Security at Sea. Proceedings of the Marine Safety e Security Council. Abandonment of Seafarers. Solving the problem. "Abandonment is often a calculated economic decision by a shipownerfacing bankruptcy, insolvency, or arrest of its vessel by creditors. In some cases, seafarers are abandoned along with their vessel after a port state determines the vessel to be unseaworthy and detains it for necessary repairs. Rather than repair the vessel, a shipowner may choose to simply abandon it along with the crew. At best, abandoned seafarers are often subject to cruel, inhuman, and degrading treatment, and at worst, they may find themselves in life-threatening conditions with no means of sustenance.* (NOVEL..., 2023).

¹⁰ Inspeção do Trabalho declara abandono de tripulação em navio. Medida foi tomada com base em Convenção da OIT promulgada pelo Brasil em abril deste ano (BRASIL, 2022).

¹¹ A Autoridade Marítima Brasileira (AMB) é o Comandante da Marinha (BRASIL, 1999).

¹² Tripulantes do Navio Srakane são repatriados depois de meses em situação de abandono (SÃO PAULO, [2020]).

¹³ ILO, 2014.

¹⁴ CTM/2006, artigo VI, 3, 4, "a" "e"(ILO, 2006a).

Dito isso, este estudo tem por objetivo avaliar a adequabilidade da legislação nacional em face da CTM/2006, especificamente em relação aos casos de marítimos abandonados e direito à repatriação. Assim, será avaliada a adequação do ordenamento jurídico interno para regulamentar tais situações, mormente no que se refere às responsabilidades do Brasil, na posição de Estado portuário, tendo em vista o crescimento do setor portuário nacional em descompasso com a retração da indústria naval brasileira.

Ainda, pretende-se estudar quais tipos de garantias financeiras podem ser exigidas pelo Brasil, por parte de embarcações estrangeiras que demandem portos nacionais, no que se refere aos direitos dos trabalhadores marítimos de serem repatriados em caso de abandono.

Para tanto, por uma questão sistemática, e considerando que a CTM/2006 é resultado de muitos anos de trabalho da Organização Internacional do Trabalho (OIT), na pesquisa em análise será feita uma contextualização histórica deste instrumento internacional, serão estudados seu campo de aplicação, conceitos, estrutura, princípios, formas de aplicação e responsabilidades do Estado de bandeira e do Estado do porto. Será efetuado um estudo analítico do sistema de inspeção e certificação das condições de trabalho dos marítimos implementada pela convenção.

No terceiro capítulo será abordada a questão dos marítimos abandonados propriamente dita e o contexto desta situação como um problema antigo e mundial, tendo como base o banco de dados da Organização Marítima Internacional (OMI) e da OIT destinado a registrar tais casos. Será analisado ainda o direito à repatriação para os marítimos abandonados, bem como o sistema de garantia financeira destinado a assegurá-los, quais serão as garantias aceitas, públicas ou privadas, e neste último se será exigido o uso de seguros privados via P&I.

O quarto capítulo abordará aspectos importantes a respeito da implementação da CTM/2006 no Brasil, será analisada a internalização da convenção, a regulamentação brasileira e forma de fiscalização da CTM/2006 no Brasil, tanto na condição de Estado de bandeira, quanto na condição de Estado do porto, mas com destaque especial para este último por ser o objeto da presente pesquisa. Serão abordados casos de abandono de marítimos ocorridos em portos brasileiros. Neste capítulo pretende-se responder se será necessário estabelecer a obrigatoriedade da exigência de garantias financeiras por parte de embarcações estrangeiras que demandem portos nacionais no que se refere aos direitos dos trabalhadores marítimos de serem repatriados em caso de abandono. Também será avaliada se tal exigência depende de regulamentação específica ou se os normativos já existentes são suficientes para legitimar tal condicionante. Entendendo pela necessária e regulamentação, será sugerido o instrumento, avaliando a pertinência de regulamentação por Lei ou Decreto, que poderiam alterar a LESTA

e ou RLESTA, ou se bastaria a normatização através de NORMAM, ou seja, de uma norma infralegal.

Por fim, na conclusão, será respondida a problemática proposta, qual seja, se será necessário estabelecer a obrigatoriedade da exigência de garantias financeiras por parte de embarcações estrangeiras que demandem portos nacionais, no que se refere aos direitos dos trabalhadores marítimos de serem repatriados em caso de abandono. Serão feitas recomendações no apêndice com possíveis alterações normativas que poderão ser implementadas após aceitação do estudo realizado. Serão sugeridos os normativos que dependem de alteração para se adequar aos comandos da CTM/2006, bem como pressupostos mínimos que devem ser inseridos.

2 A CONVENÇÃO DO TRABALHO MARÍTIMO DE 2006 (CTM/2006) E A PROTEÇÃO DO TRABALHADOR MARÍTIMO

No presente capítulo será feita uma contextualização histórica da CTM/2006, serão estudados o seu campo de aplicação, conceitos, estrutura, princípios, formas de aplicação e responsabilidades para a proteção do trabalhador marítimo, bem como o sistema de inspeção e certificação das condições de trabalho dos marítimos. Este capítulo faz-se fundamental para compreensão da discussão mais analítica que será efetuada posteriormente, aprofundando-se no tema da pesquisa. O objetivo deste capítulo é servir de base, de fundamento para os demais capítulos desta pesquisa. Sem uma ótima compressão da Convenção do Trabalho Marítimo e seu papel na proteção do trabalhador marítimo, a discussão posterior sobre a regulamentação do tema do abandono de marítimos seria prejudicada. Deste modo, o presente capítulo se justifica na medida que para compreender com a devida profundidade o tema específico da regulamentação do abandono de marítimos, é necessário o respectivo entendimento do tema geral da proteção do trabalhador marítimo na CTM/2006.

2.1 A importância da CTM/2006 na regulamentação do trabalho marítimo

O objetivo da regulamentação marítima é promover e impor padrões aceitáveis para a indústria tais como aqueles relativos a impactos ambientais, segurança da navegação, condições estruturais, tripulação e condições de trabalho.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM,1982) define o quadro geral, enquanto a tarefa de desenvolver e manter regulamentações viáveis dentro desta estrutura é delegada a duas agências da ONU (Organização das Nações Unidas): a OMI (Organização Marítima Internacional) e a OIT (Organização Internacional do Trabalho). A primeira é responsável por regulamentos sobre segurança, poluição e proteção de navios, ao passo que a segunda é responsável pelas leis que regem as pessoas a bordo dos navios¹⁵.

Em relação especificamente ao trabalho a bordo, desde 1926, quando da adoção da Recomendação sobre a Inspeção do Trabalho Marítimo (nº. 28), a OIT destaca a natureza especial dessa classe de trabalhadores que desempenham suas atividades longe da fiscalização regular das autoridades¹⁶.

¹⁵ STOPFORD, 2008, p. 655.

¹⁶ ILO, 1926.

Na verdade, desde 1919, data de sua criação, a OIT tem procurado promover uma padronização das normas sobre trabalho marítimo, estabelecendo padrões mínimos e uniformes para esta categoria de trabalhadores¹⁷. Ao longo de 09 (nove) décadas de existência, a OIT aprovou diversas convenções e recomendações sobre a temática¹⁸. Ocorre que apesar dos seus esforços verificou-se com o passar do tempo uma heterogeneidade de normas que regulavam os direitos da classe marítima, diferenças decorrentes da própria natureza do trabalho destes profissionais¹⁹.

Em artigo no qual analisa os impactos da CTM/2006 sob a perspectiva do marítimo o capitão da marinha mercante indiana, Deepak Mantoju ressalta a essencialidade dessa classe lembrando a célebre frase do contra-almirante Efthymios Mitropoulos, ex-Secretário Geral da Organização Marítima Internacional que afirmou que sem aqueles que trabalham no mar “*metade do mundo congelaria e a outra metade morreria de fome*”²⁰.

O trabalho marítimo possui inúmeras particularidades que não encontram correspondência com o trabalho em terra, não apenas pelo local de trabalho ser o mesmo de moradia, mas também pela forma como tal trabalho se desenvolve, em um ambiente desafiador, de difícil acesso, com pouco tempo em terra, vez que na constante tentativa de reduzir custos, o tempo de permanência dos navios em portos tem sido cada vez mais enxuto²¹.

O caráter internacional da marinha mercante se reflete no trabalho prestado a bordo, sendo certo que uma multiplicidade de nacionalidades circunda a vida dos trabalhadores marítimos. É comum nesta atividade que as nacionalidades do local de construção do navio, de bandeira do navio, do armador, do comandante, da tripulação, da carga sejam diversas. Assim como muitos são os portos pelos quais tal navio navega²².

¹⁷ Cita-se como exemplo a Recomendação n.º. 09 de 1920 da OIT. NORMLEX. R009 - National Seamen's Codes Recommendation, 1920, N. 9 (ILO, 1926).

¹⁸ Em pesquisa no site da OIT pelo termo “*seamen*” foram encontrados 337 (trezentos e trinta e sete) resultados, incluindo Convenções e Recomendações (ILO, c2023).

¹⁹ A OIT tem buscado promover a uniformização das normas sobre trabalho marítimo e o estabelecimento de patamares mínimos para este grupo de trabalhadores desde sua criação, em 1919. Aprovou, ao longo de quase um século, mais de 60 convenções sobre o assunto. No entanto, tendo sido constatada a falta de uniformidade das normas para essa categoria cuja natureza do trabalho envolve o deslocamento constante, inclusive internacional, a organização decidiu adotar convenção que pudesse atualizar e consolidar condições mínimas de trabalho que poderiam ser utilizadas por todos os Estados-membros (BRASIL, 2019).

²⁰ MANTOJU, 2021.

²¹ O tempo de espera nos portos se refere ao período em que um navio fica na barra aguardando vaga para atracar, e que, somado ao tempo necessário para descarga ou embarque, se torna o total da estadia no porto. É o que chamamos de turnaround time (COMO..., 2020).

²² CALIXTO, 2006.

A especificidade do trabalho marítimo²³, associada a internacionalidade dessa atividade denota a vulnerabilidade desses trabalhadores que se tornam vítimas fáceis para diversos tipos de abusos e explorações que vão desde o descumprimento de contratos até o abandono em portos estrangeiros. Nesse cenário é importante indagar como serão assegurados os direitos dos trabalhadores marítimos²⁴?

Nesse contexto a CTM/2006, produzida no âmbito da OIT, surge como a peça que faltava no cenário da regulamentação internacional²⁵. O instrumento é considerado, pela própria OIT²⁶, o 4º pilar do regime regulatório internacional para a navegação de qualidade, complementando as três convenções-chave da OMI, quais sejam: SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar), em inglês *International Convention for the Safety of Life at Sea*, MARPOL (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios), em inglês *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships* e STCW (Normas de Treinamento, Certificação e Acompanhamento de Trabalhadores Marítimos), em inglês *Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers*²⁷.

O preâmbulo da convenção destaca a natureza global da indústria naval e à necessidade de proteção especial dos marítimos, buscando vincular a CTM/2006 a outras convenções internacionais importantes, que estabelecem padrões mínimos para a indústria naval referentes à segurança marítima em suas vertentes *safety* e *security*, além da proteção ambiental marinha.

A CTM/2006, que já foi ratificada por 104 (cento e quatro) países²⁸, revisa, atualiza e consolida 68 (sessenta e oito) convenções e recomendações destinadas ao setor marítimo²⁹.

O objetivo da convenção é reunir em um documento único e coerente, facilmente compreensível e atualizável, as normas atualizadas das convenções e recomendações

²³ *The most widespread form of discrimination however, is shown in terms of wage differentials between different nationalities. Where there is a relatively large pool of adequately skilled and mobile labour, that is the case of the shipping industry, the wage and employment market is more likely to be highly competitive, if not volatile. Other social and cultural barriers also exist such as communication skills and social structures. Such frictions discourage the free movement of labour and the employment of any nationality of seafarers on any flag register and serve to create market segmentation* (LEGGATE; MCCONVILLE; MORVILO, 2005, p. 65).

²⁴ NOVEL..., 2023.

²⁵ *Viewed from a wider international law and maritime law perspective the MLC, 2006 also constitutes a further elaboration of the international maritime regulatory regime under the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (LOSC)12 as it pertains to conditions on ships voyaging on the high seas and an approach to responding effectively to a globalized13 sector and better ensuring implementation and enforcement at the shipboard/seafarer level* (MCCONNELL; DEVLIN; DOUMBIA-HENRY, 2011, p. 6).

²⁶ ILO, 2006b.

²⁷ CHAUMETTE, 2009, p. 65-76.

²⁸ ILO, 2013.

²⁹ Vide exposição de motivos do Decreto Legislativo nº. 65 de 17 de dezembro de 2019 que aprovou o texto da CTM/2006. “A Convenção sobre Trabalho Marítimo, aprovada durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, realizada em 2006, consolida e atualiza 68 convenções e recomendações para o setor marítimo adotadas ao longo dos 90 anos de existência da Organização Internacional do Trabalho (OIT) (BRASIL, 2019).

internacionais existentes sobre trabalho marítimo, bem como princípios fundamentais de outras convenções internacionais sobre trabalho marítimo. Este notável texto internacional visa promover condições de trabalho decente, considerado um dogma para a OIT³⁰, no ambiente marítimo e um ambiente justo de competição entre os armadores.

2.2 A CTM/2006 como resultado do princípio do tripartismo

O processo de negociação e elaboração de um instrumento único que consolidasse todos os textos internacionais sobre o trabalho marítimo, desde os primórdios da OIT, não foi tarefa fácil para esse organismo internacional. Conforme ressaltado por Martin Stopford na conhecida obra “Maritime Economics”, especificamente no capítulo “The Regulation of the Maritime Industry”, o transporte marítimo sempre serviu à economia mundial e hoje fornece um serviço de transporte sofisticado para todas as partes do globo. No entanto, apesar de sua complexidade econômica, o transporte marítimo retém muito do corte competitivo e do impulso do mercado perfeito da economia clássica³¹.

A grande dificuldade foi equilibrar os objetivos econômicos com os sociais, a relação capital x trabalho, garantindo que políticas econômicas e financeiras não fossem dissociadas, ou se chocassem com o progresso social e bem-estar da classe marítima. Ocorre que em seus esforços para elevar tanto o padrão de segurança quanto o padrão das condições de trabalho marítimo a OIT se viu, durante muitos anos, em desacordo com os armadores³².

Armadores, assim como a maioria dos empresários, consideram que a regulamentação rigorosa pode entrar em conflito com seus esforços para obter um retorno razoável sobre seus investimentos. Representantes do setor argumentam que regras excessivamente rígidas e protetivas dos empregados colocariam as empresas de navegação que as cumprem numa posição competitiva injusta se comparada com aqueles que não seguem os regramentos.

³⁰ O conceito de trabalho decente sintetiza a sua missão histórica de promover oportunidades para que homens e mulheres obtenham um trabalho produtivo e de qualidade, em condições de liberdade, equidade, segurança e dignidade humanas, sendo considerado condição fundamental para a superação da pobreza, a redução das desigualdades sociais, a garantia da governabilidade democrática e o desenvolvimento sustentável (OIT, [1999]).

³¹ STOPFORD, 2008, p. 790.

³² *In their efforts to raise both the standard of safety and the standard of working conditions afloat, the Board of Trade frequently found themselves, during the last quarter of the nineteenth century, at loggerheads with the shipowners. They were accused of cramping the development of the industry by laying down hard-and-fast rules which in effect punished the whole of the industry for the sins of a small minority, and hampering British shipping in international competition, by imposing restrictions from which foreign ships were free, even in British ports* (STOPFORD, 2008, p. 655).

Sustentam os armadores que a regulamentação engessada restringe o desenvolvimento da indústria ao estabelecer regras pesadas e inflexíveis. Aduzem que, na verdade, toda a indústria é punida pelos erros de uma pequena minoria e dificultam a concorrência internacional no transporte marítimo impondo restrições das quais navios de bandeira de Estados não signatários das normas estariam isentos³³. De outro lado estão os trabalhadores e seus sindicatos que reivindicam remunerações maiores, redução de jornada de trabalho, aumento da tripulação, proteção social entre outros direitos para a proteção dos trabalhadores.

Desta maneira, o êxito da OIT na consolidação da CTM/2006, mesmo diante de interesses tão conflitantes, é, preponderantemente, resultado da adoção pela OIT do princípio do tripartismo, uma das características originais desse organismo, e previsto na sua Constituição, vide artigo 3º, nº. 1. Este princípio, assegura que a CIT, órgão plenário e deliberativo da OIT, seja composto por delegações de todos os Estados membros. O diferencial, no entanto, está na composição da delegação que será integrada por representantes do governo, empregadores (armadores) e empregados (trabalhadores marítimos)³⁴.

A inovação está no fato de que os membros de cada delegação, de cada Estado membro possuem os mesmos direitos, estão em nível de paridade e podem votar separadamente, não sendo necessário um voto nacional. Cada representante possui liberdade de votar em consonância com os interesses da classe que defende.

A OIT é a única organização internacional com esse formato, ou seja, em que o estabelecimento de normas e políticas não decorre de voto exclusivo dos representantes do chefe de Estado, mas também do voto dos empregadores e trabalhadores.

O fundamento desse princípio, que se revelou como indispensável para que a OIT lograsse êxito na publicação da CTM/2006 é a certeza de que uma sociedade deve ser construída sobre interesses formados em colaboração, decorrente do diálogo social³⁵.

Registre-se que a própria OIT³⁶ ressalta que o bom funcionamento das estruturas e dos processos de diálogo social contribui sobremaneira para a resolução de problemas econômicos e sociais, culminando por favorecer a paz e a estabilidade nos planos social e laboral, além de impulsionar o desenvolvimento econômico.

³³ Em tópico mais adiante será abordada, de forma breve, a questão das bandeiras de conveniência.

³⁴ Constituição. Artigo 3º, item 1: “A Conferência geral dos representantes dos Estados-Membros realizará sessões sempre que for necessário, e, pelo menos, uma vez por ano. Será composta de quatro representantes de cada um dos Membros, dos quais dois serão Delegados do Governo e os outros dois representarão, respectivamente, os empregados e empregadores” (OIT, c2017, tradução nossa).

³⁵ Para a OIT, diálogo social compreende todo o tipo de negociações e consultas entre representantes dos governos, dos empregadores e dos trabalhadores sobre temas de interesse comum relativos a políticas econômicas, laborais e sociais sendo um aspeto crucial na prossecução da agenda do trabalho digno (OIT, [2022]).

³⁶ OIT, [2022].

Foi justamente a adoção do referido princípio do tripartismo pela OIT que permitiu que fossem equacionados os entendimentos divergentes entre armadores e sindicatos de trabalhadores marítimos que perceberam que partilhavam interesses comuns que ultrapassam as fronteiras dos seus próprios países³⁷.

2.3 A elaboração da CTM/2006 e sua aprovação no cenário internacional

A elaboração da CTM/2006 foi resultado de um extenso processo de negociação iniciado pela (Comissão Paritária Marítima) CPM em janeiro de 2001, em Genebra, na sua 29ª sessão. A CPM analisou diversos instrumentos sobre a regulamentação do trabalho marítimo e concluiu que, por ser o transporte marítimo a primeira indústria genuinamente global, as regras devem ser aplicadas a todo setor. Sendo assim, entendeu que seria necessária a elaboração de um texto que reunisse todos os instrumentos esparsos da OIT anteriormente existentes sobre trabalho marítimo.

A CPM propôs a adoção de uma convenção-quadro composta de duas partes, a primeira com regras gerais e a segunda versaria sobre temas específicos, podendo cada parte ser complementada de forma mais detalhada, através de anexos. Nas disposições finais a convenção-quadro poderia ser complementada com diretivas práticas e princípios orientadores³⁸.

Estabeleceu-se que o novo instrumento deveria basear-se em documentos pretéritos, não apenas da OIT, mas também da OMI, preservando-se os direitos já consagrados e atualizando-os quando necessário³⁹. Destacou-se a importância da clareza e simplicidade das normas do novo instrumento, de forma a permitir a ratificação e rápida implementação pelos Estados membros, bem como a importância da criação de procedimentos de emenda simplificados⁴⁰.

Registrou-se ainda a necessidade de criação de mecanismos de fiscalização e controle efetivos do novo texto internacional, definindo-se de forma específica a responsabilidade dos Estados membros, consagrando o princípio do tratamento não mais favorável para os Estados que não ratifiquem a convenção⁴¹. Neste ponto, vale destacar que, para garantir uma

³⁷ CALIXTO, 2016, p. 25.

³⁸ CALIXTO, 2016, p. 43.

³⁹ As recomendações do Grupo de Trabalho sobre a Política de Revisão de Normas constam do documento GB.280/LILS/WP/PRS/1/3, do Conselho de Administração da OIT (ILO, 2001b).

⁴⁰ Os principais pontos do relatório final da 29.ª sessão da Comissão Paritária Marítima (JMC/29/2001/14) constam do documento do Conselho de Administração GB.280/5 (Corr) (ILO, 2001c).

⁴¹ Vide parágrafo 48 do relatório final da primeira reunião do Grupo de Trabalho Tripartido de Alto Nível sobre as Normas de Trabalho Marítimo (ILO, 2001a).

concorrência comercial equilibrada entre os países membros e os que não aderiram ao instrumento internacional, foi positivado na convenção o princípio do tratamento não mais favorável, segundo o qual todas as embarcações estão sujeitas à uma inspeção de conformidade, sejam embarcações de países membros ou não. Referido princípio objetiva evitar que navios *substandard* obtenham vantagem competitiva em detrimento de navios que obedecem aos regramentos internacionais. Em outros termos, todas as embarcações que demandem um porto estrangeiro devem comprovar a estabilidade financeira dos seus armadores no que se refere aos direitos assegurados pela convenção, ainda que não signatários da norma.

Além disso, frisou-se que o instrumento deveria ser rigoroso no que se refere aos direitos, mas flexível relativo à forma de implementação. Trata-se, do princípio “*Firm on rights, flexible on implementation*”, cujo objetivo é alcançar uma ratificação difundida e uma implementação efetiva⁴².

Foi defendido que os países membros deveriam possuir flexibilidade⁴³ na forma como seriam implementados os direitos insculpidos na convenção, podendo valer-se de medidas nacionais de equivalência substancial ao disposto no texto internacional, sem comprometer a repercussão da norma⁴⁴.

Nesta toada vale consignar que a própria OIT sustenta que o detalhamento excessivo de direitos configura um grande obstáculo à ratificação das convenções do trabalho marítimo já existentes. Sendo assim, caberia à CTM/2006 estabelecer os direitos trabalhistas básicos dos marítimos, garantindo um padrão mínimo em nível internacional, mas deixando certa flexibilidade para que os países ratificantes decidam sobre a forma de implementação⁴⁵. O foco é assegurar o conteúdo dos direitos fundamentais dos trabalhadores marítimos, e não impor o método de aplicação de tais direitos.

O texto final do instrumento, após cinco anos de intensos trabalhos, foi discutido e aprovado, sem votos contrários, na 94ª sessão (marítima) da Conferência Internacional do Trabalho (CIT), realizada em fevereiro de 2006 em Genebra, refletindo o consenso do governo, armadores e trabalhadores marítimos, acerca das condições de trabalho destes últimos.

A entrada em vigor no cenário internacional se deu no dia 20 de agosto de 2013, nos termos do artigo VIII, nº. 3 da CTM/2006 que estabelece que essa ocorreria doze meses após a

⁴² McCONNELL; DELVIN; DOUMBIA-HENRY, 2011. p. 567.

⁴³ *Both the Constitution of the ILO (ILO Constitution) 13 and many ILO Conventions seek to take account of national circumstances and provide for some flexibility in the application of Conventions, with a view to gradually improving protection of workers, by taking into account the specific situation in some sectors and the diversity of national circumstances* (ILO, 2019).

⁴⁴ Vide relatório final (ILO, 2001a, p. 24-27).

⁴⁵ CAMACHO, 2021b, p. 28.

data em que houver sido registrada a ratificação, junto ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, de pelo menos 30 (trinta) membros que, em conjunto, possuam no mínimo 33% (trinta e três por cento) da arqueação bruta da frota mundial.

Registre-se que a CTM/2006 possui uma numeração dentro da OIT (Convenção nº. 186), porém este número não é utilizado como referência, pois a intenção do organismo internacional foi a de reunir normas constantes de outras convenções e recomendações, sem trazer a ideia de substituição. A Convenção é tratada mundialmente apenas como *Maritime Labour Convention*, em português, Convenção do Trabalho marítimo⁴⁶.

2.4 Estrutura, conteúdo e aplicação da CTM/2006

A CTM/2006 é composta por três partes distintas, mas ligadas entre si, nomeadamente os artigos, as regras e o código. Cada uma dessas partes tem diferentes níveis de obrigatoriedade.

Os artigos e as regras estabelecem os direitos e princípios fundamentais, bem como as obrigações fundamentais dos membros que ratificaram a convenção. O código, por sua vez, indica o modo de aplicação das regras. É composto por uma parte A (normas, obrigatórias) e uma parte B (diretrizes, não obrigatórias).

Os temas tratados nas regras e no código estão divididos sob cinco títulos, a saber: Título 1: Condições mínimas exigidas para o trabalho dos marítimos a bordo dos navios; Título 2: Condições de trabalho; Título 3: Alojamento, lazer, alimentação e serviço de mesa; Título 4: Proteção da saúde, cuidados médicos, bem-estar e proteção em matéria de segurança social e Título 5: Cumprimento e aplicação das disposições

A CTM/2006 utilizou uma estratégia verticalmente integrada esquematizando as disposições do código, sob as cinco categorias de assuntos, com um arranjo de numeração sistemática que conjuga as regras, normas e diretrizes, tornando mais fácil e rápida a consulta⁴⁷.

Acerca da coexistência de disposições obrigatórias e não obrigatórias, para membros ratificantes, dentro do próprio texto da convenção, o consultor jurídico da OIT, à época da tramitação da CTM/2006, Sr. Loïc Picard⁴⁸, afirmou que a CTM/2006 representava um novo tipo de instrumento, com uma abordagem radicalmente diferente da empregada até agora pela

⁴⁶ BAULER, 2023, p. 292.

⁴⁷ MAUNIKUM, 2007.

⁴⁸ ILO, 1944.

OIT⁴⁹, na qual as convenções contêm informações muito técnicas detalhadas. O consultor destacou que o instrumento, que possui um grande número de disposições não vinculativas, adota estratégia já utilizada por outras organizações internacionais, como a OMI.

Desta forma, os membros que ratificaram a CTM/2006 devem cumprir as obrigações estabelecidas nos artigos, nas regras e na parte A do código. No que se refere a parte B, cabe ao membro, examinar quais medidas, daquelas sugeridas, dariam efeito às disposições dos artigos, regras e da parte A do código. Os membros seriam livres inclusive para adotar medidas diferentes daquelas sugeridas na parte B (diretrizes), desde que não impliquem em descumprimento das obrigações estabelecidas na convenção.

A CTM/2006 é aplicável a toda gente de mar⁵⁰, devendo assim ser considerada toda pessoa empregada ou contratada a bordo de um navio ao qual esta convenção se aplica, quais sejam, navios públicos ou privados de Estados signatários que normalmente exerçam atividades comerciais.

Estão excluídos da aplicação desta convenção os navios de pesca, navios de guerra, navios de construção tradicional⁵¹ e navios que naveguem exclusivamente em águas interiores ou abrigadas, ou em locais onde seja aplicável a regulamentação portuária.

2.5 Sistema de certificação e inspeções no cumprimento e controle da CTM/2006.

A CTM/2006 estabelece⁵², de forma obrigatória, que todo Estado-Membro deve assegurar, nos limites da sua jurisdição, que os direitos trabalhistas e sociais da gente do mar, previstos no texto internacional, sejam efetivamente implementados.

O desiderato é alcançado através um sistema coordenado e eficaz de inspeções regulares, bem como um esquema de certificações. O cumprimento e a aplicação das regras previstas no Título 5 (Cumprimento e controle da aplicação) é a maior inovação albergada na CTM/2006⁵³.

A fiscalização do cumprimento dos requisitos previstos na CTM/2006 é obrigação do Estado membro⁵⁴ tanto na condição de Estado de bandeira quanto na condição de Estado do

⁴⁹ Adoption of an instrument to consolidate maritime labour standards, Report I(1A) (ILO, 2006c).

⁵⁰ Vide Artigo II, nº 2 da CTM/2006 (ILO, 2006a).

⁵¹ Vide Artigo II, nº 4 da CTM/2006: Navios de construção tradicional como dhow (ILO, 2006a).

⁵² CTM/2006, artigo I.1 (ILO, 2006a).

⁵³ STOPFORD, 2008, p. 684.

⁵⁴ CTM/2006, artigo IV, 5 (ILO, 2006a).

porto, dando ensejo, portanto, a dois tipos de fiscalização, quais sejam, inspeções *flag State control* (FSC) e a *port State control* (PSC).

Neste contexto, vale mencionar que as inspeções periódicas, FSC e PSC constituem instrumentos fundamentais para proibir a navegação de navios *substandard*, ou seja, que não cumprem o mínimo exigível nas convenções internacionais para a segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar e para a prevenção da poluição marinha por embarcações⁵⁵. Nesse cenário, acrescenta-se a CTM/2006, sendo certo que o trabalho digno a bordo reverbera diretamente nesses três pilares do transporte marítimo mundial⁵⁶.

2.5.1 Responsabilidades do Estado da bandeira de acordo com a CTM/2006.

A Regra 5.1 da CTM/2006, que trata das responsabilidades do Estado da bandeira, estabelece que a finalidade desta é assegurar que todo Estado membro implemente suas responsabilidades no que diz respeito aos navios que arvoram o seu pavilhão. Na condição de Estado da bandeira, o Estado membro deve exercer efetivamente sua jurisdição e controle sobre os navios que arvoram seu pavilhão, estabelecendo um sistema efetivo e coordenado de inspeções regulares, monitoramento e outras medidas de controle⁵⁷.

O Estado membro deverá criar um sistema de inspeção e certificação assegurando que os navios que ostentam a sua nacionalidade cumprem de forma contínua os requisitos da CTM/2006 relativos às condições de trabalho e de vida da gente do mar, na forma implementada na legislação e nos regulamentos nacionais⁵⁸.

Neste sentido, um certificado de trabalho marítimo (CTM) acompanhado de uma declaração de conformidade do trabalho marítimo (DCTM) constitui presunção, relativa, de que o navio foi devidamente inspecionado pelo Estado-Membro cuja bandeira ele ostenta.

A DCTM terá duas partes⁵⁹, a parte I é preenchida pelo Estado de bandeira e refere-se aos requisitos nacionais relevantes que devem ser certificados como cumpridos. A parte II é preparada pelo armador e descreve as medidas que este implementou para garantir a conformidade contínua do navio com os requisitos do Estado de bandeira.

⁵⁵ *The responsibility for safety and environmental standards in international shipping is currently handled through a tripartite agreement. Standards are adopted by IMO, implemented by shipowners and operators, and enforced or policed by states, whether as flag states or port states.* (LEGGATE; MCCONVILLE; MORVILLO, 2005).

⁵⁶ CAMACHO, 2021b, p. 21.

⁵⁷ CTM/2006, Regra 5.1.4, item 1 (ILO, 2006a).

⁵⁸ CTM/2006, Regra 5.1.1, item 2 (ILO, 2006a).

⁵⁹ CTM/2006, norma A5.1.3, item 10 (ILO, 2006a).

A existência da documentação em referência faz presumir que os dispositivos da CTM/2006 relativos às condições de trabalho e de vida da gente do mar foram satisfeitos⁶⁰.

A validade destes documentos, bem como a manutenção dos requisitos que ensejaram a sua emissão também deverão ser fiscalizadas pelo Estado de bandeira. Na administração do seu sistema de inspeção e certificação, o Estado-Membro poderá ainda autorizar instituições públicas ou outras organizações, inclusive de outro Estado-Membro, se por ele reconhecidas para fazer as inspeções e certificações⁶¹.

Registre-se que, ainda que se delegue a tais organizações reconhecidas a tarefa de inspecionar e certificar as condições de trabalho da gente do mar, a responsabilidade, nos termos da CTM/2006, continuará sendo do Estado-Membro⁶².

O CTM emitido para o navio terá validade de, no máximo, cinco anos, e estará sujeito a uma inspeção intermediária a fim de verificar se os requisitos ensejadores da emissão estão mantidos⁶³. O certificado será endossado após uma inspeção intermediária satisfatória. A inspeção intermediária ocorrerá entre a segunda e a terceira data de vencimento anual do certificado. A data de vencimento anual significa o dia, o mês e o ano, que corresponderá, a cada ano, à data de expiração do CTM. O formato do CTM é apresentado no anexo A5-2 e conta expressamente referência a data de realização da inspeção que ensejou a emissão do CTM, data de expedição, bem como a data de validade do certificado.

A convenção estabelece que o certificado perderá a validade se as inspeções pertinentes não forem concluídas no prazo, se o certificado não for endossado, se o navio trocar de bandeira, se um amador deixar de assumir a responsabilidade pela operação de um navio e se mudanças substanciais forem feitas na estrutura ou nos equipamentos de bordo.

A norma internacional estabelece ainda a possibilidade da autoridade competente anular o certificado emitido se houver prova de que o navio deixou de cumprir os requisitos da convenção e não adotou nenhuma medida protetiva para sanar a irregularidade identificada. A decisão pela anulação do certificado deverá levar em conta a gravidade e frequência das ocorrências.

As condições de trabalho e de vida dos marítimos devem ser inspecionadas e aprovadas pelo Estado de bandeira antes de certificar um navio. Os seguintes itens devem ser observados para emissão de um CTM, vide Anexo A5-I: a) Idade mínima; b) Atestados médicos; c)

⁶⁰ CTM/2006, Regra 5.1.1, item 4 (ILO, 2006a).

⁶¹ CTM/2006, Regra 5.1.1, item 3 (ILO, 2006a).

⁶² CTM/2006, Regra 5.1.1, item 3 (ILO, 2006a).

⁶³ CTM/2006, Norma A5.1.3, item 1 (ILO, 2006a).

Qualificações da gente do mar; d) Acordos de emprego ou contratos de trabalho da gente do mar; e) Utilização de serviço privado de contratação e colocação autorizado, certificado ou regulamentado; f) Horas de trabalho e de descanso; g) Níveis de tripulação do navio; h) Alojamento; i) Serviços de lazer a bordo; j) Alimentação e serviço de mesa a bordo; k) Saúde e segurança e prevenção de acidentes; l) Assistência médica a bordo; m) Procedimentos de tramitação de queixas a bordo; n) Pagamento dos salários; o) Garantia financeira para repatriação; e p) Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador.

Destaca-se a necessidade de apresentação de evidência de garantia financeira para repatriação, como requisito necessário para emissão de certificado de trabalho marítimo, questão que será abordada em tópico específico.

A certificação do trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo são obrigatórios para navios⁶⁴: a) de arqueação bruta igual ou superior a 500 que realizam viagens internacionais; e b) de arqueação bruta igual ou superior a 500 que arvoram a bandeira de um Membro e que operam a partir de um porto, ou entre portos, de outro país.

Registre-se que a CTM/2006 se aplica a todos os navios, salvo as poucas exceções mencionadas no item 1.4. Sendo assim, ainda que os navios não estejam enquadrados nas alíneas “a” e “b” supracitadas, o Estado de bandeira deve verificar a conformidade deles com todos os mesmos requisitos de um navio certificado.

Além da criação do sistema de inspeção e certificação outras obrigações advêm para os Estados de bandeira que ratificarem o texto internacional, tais como: a) obrigatoriedade de estabelecer sanções para as hipóteses de descumprimento dos requisitos da convenção⁶⁵, b) a obrigatoriedade de criar um sistema de acolhimento de denúncias⁶⁶, c) o credenciamento de empresas com prévia certificação para atuar como serviço de recrutamento e colocação de marítimos⁶⁷.

Registre-se que quando da aprovação do texto final da CTM/2006, durante a 94ª sessão (marítima) da Conferência Internacional do Trabalho (CIT), foram também adotadas 17 (dezessete) resoluções⁶⁸ destinadas a facilitar e fomentar a implementação do texto internacional.

⁶⁴ CTM/2006, Regra 5.1.3, item 1(ILO, 2006a).

⁶⁵ CTM/2006, Artigo V, item 6 (ILO, 2006a).

⁶⁶ CTM/2006, Regra 5.1.5 (ILO, 2006).

⁶⁷ CTM/2006, Regra 5.3 (ILO, 2006a).

⁶⁸ OIT, 2006a.

Entre as resoluções referidas destaca-se as resoluções IV e XIII relativas, respectivamente, ao desenvolvimento de orientações para a realização de inspeções *port State control* e *flag State control*, ambas ao abrigo da CTM/2006.

Neste seguimento a OIT, realizou reuniões e estudos para tratar de questões práticas em matéria de inspeção e certificação de navios. Destas reuniões resultaram *guidelines*, que são periodicamente atualizadas, destinadas a orientar os Estados membros quando da realização das inspeções que lhes competem.

O documento “*Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, as amended*”, embora não juridicamente vinculativo, é um importante instrumento disponível para os Estados no desenvolvimento das suas diretrizes ou políticas nacionais para aplicar a CTM/2006⁶⁹.

2.5.2 Responsabilidades do Estado controlador do porto de acordo com a CTM/2006.

Cumpra desde logo destacar que a CTM/2006, transcendendo o modelo tradicional de implementação, na qual os membros comprometem-se a observar as normas da OIT dentro do seu território soberano, permite aos Estados fazer cumprir diretamente as regras da convenção nos navios uns dos outros, através do mecanismo do *port State control* (PSC).

Sendo assim, considerando que o objetivo do presente estudo é tratar da responsabilidade do Brasil, enquanto Estado controlador do porto, especificamente no que se refere a questão abordada pela CTM/2006 relativa aos marítimos abandonados e direito à repatriação, faz-se importante dedicar algumas linhas para entender o que é este controle efetuado pelo Estado do porto, bem como os problemas enfrentados pela comunidade marítima em razão da adoção, por muitos navios, das chamadas bandeiras de conveniência.

Sabe-se que PSC é o exercício pelo Estado do porto de poderes administrativos para verificar se a documentação de um navio estrangeiro ou se o próprio navio cumpre a legislação nacional, bem como as regras e normas internacionais ratificadas pelo Estado do porto onde a embarcação se encontra⁷⁰.

Neste tipo de inspeção existe a possibilidade de se tomar medidas administrativas de controle, como a detenção de um navio no porto até que tenham sido tomadas as necessárias medidas corretivas, ou ordenando-lhe que proceda ao estaleiro mais próximo para reparos⁷¹.

⁶⁹ ILO, 2009c.

⁷⁰ ZANELLA, 2017, p. 393.

⁷¹ ZANELLA, 2019, p. 69.

Diversos são os instrumentos internacionais que podem ser utilizados como fundamento para o PSC. A CNUDM trata desta forma de controle no artigo 219⁷² e estabelece que o Estado do porto deve tomar medidas administrativas para impedir que navios naveguem em condição *substandard*, ou seja, em condições que violam regras e normas internacionais aplicáveis em matéria de navegabilidade das embarcações e ameaça, em consequências, causar danos ao meio marinho

Neste sentido, renomada doutrina destaca que o artigo 219 da CNUDM utiliza o verbo *deven* para designar a obrigação do Estado do porto de tomar medidas administrativas contra navios *substandard*⁷³. Nesse ponto, importante esclarecer que as inspeções PSC surgiram como decorrência da necessidade de se criar uma etapa adicional, um reforço de proteção contra navios que não obedecem às normas internacionais, ou seja, navios *substandard*.

Tal necessidade se percebeu por que muitos Estados de bandeira, responsáveis primários por tal fiscalização, negligenciavam as suas responsabilidades de verificar a conformidade dos navios que ostentam o seu pavilhão com as normas internacionais. A falta de uma fiscalização efetiva por esses Países de bandeira submete os marítimos que laboram nos respectivos navios a trabalharem em condições inaceitáveis, colocando em risco não só a sua própria saúde, mas também a segurança do navio e da própria navegação.

A estrutura do PSC está fundamentada em acordos regionais, os Memorandos de Entendimentos, em inglês *Memoranda of Understanding* (MoU). Tais pactos, embora não sejam tratados internacionais e não possuam força vinculativa, funcionam como instrumentos preventivos no combate a navios *substandard*, que não respeitam os requisitos mínimos das normas internacionais, abrangendo inclusive os navios de países não signatários.

Esses instrumentos colaborativos, firmados pelas Autoridades Marítimas de diversos países, materializam um sistema coordenado de verificação das condições impostas pelas convenções internacionais mais importantes sobre embarcações que adentrem aos portos daqueles que os subscreveram.

⁷² ARTIGO 219. Medidas relativas à navegabilidade das embarcações para evitar a poluição Salvo disposição em contrário da seção 7, os Estados que, a pedido de terceiros ou por iniciativa própria, tenham comprovado que uma embarcação que se encontra num dos seus portos ou num dos seus terminais ao largo da costa viola as regras e normas internacionais aplicáveis em matéria de navegabilidade das embarcações e ameaça, em consequências, causar danos ao meio marinho, devem tomar, sempre que possível, medidas administrativas para impedir que a mesma embarcação navegue. Tais Estados apenas podem autorizar a referida embarcação a prosseguir até ao estaleiro de reparações apropriado mais próximo e, eliminadas as causas da infração, permitirão que a embarcação prossiga viagem sem demora (BRASIL, 1990a).

⁷³ Isto é, não se trata apenas de um poder, mas de um dever do país de agir ativamente contra as embarcações que coloquem em risco a navegação e o meio marinho. (ZANELLA, 2017, p. 394).

O objetivo na criação dos MoUs foi o de garantir a uniformização de condutas no PSC, bem como evitar inspeções repetitivas, o que certamente acabaria por impactar negativamente na celeridade do comércio internacional. Cada sistema, ou seja, cada MoU vai relacionar as convenções internacionais que serão utilizadas como parâmetro para as inspeções PSC. Em outros termos, os MoUs não definem novas normas ou exigências para as embarcações, mas sim quais convenções internacionais irão se basear para realizar o controle pelo Estado do porto.

O objetivo principal das inspeções PSC é garantir que o transporte marítimo internacional ocorra com fiel observância das normas internacionais. No entanto, pode-se destacar também um objetivo paralelo que é o de eliminar navios *substandard*, ou seja, eliminar as frotas mercantes de países que não observam os padrões mínimos estabelecidos pelos instrumentos internacionais, situação que se evidenciou ainda mais com a proliferação dos registros abertos de bandeiras de conveniência.

Nesse ponto, vale esclarecer de forma bem simples, eis que não é o escopo deste trabalho, que a nacionalidade de um navio, como regra geral, é definida pelo país onde foi registrada. O direito de arvorar a bandeira de um Estado está umbilicalmente associado à nacionalidade do navio. Do direito de uso de bandeira reconhecido a todos os Estados deriva a nacionalidade do navio, e como corolário o estatuto aplicável a este, à tripulação e aos fatos ocorridos a bordo⁷⁴.

Os Estados de bandeira possuem a gestão técnica, administrativa e social sobre os navios registrados sob suas bandeiras. Ou seja, aplica-se a essas embarcações a lei do país de registro da mesma⁷⁵.

A nacionalidade de um navio funda-se na noção de vínculo substancial caracterizado pelo nexo de ligação existente entre o Estado e o navio, observando-se, para concessão do registro, critérios que variam de acordo com cada ordenamento jurídico. Em outros termos, ter uma nacionalidade significa atender às condições que o Estado de Bandeira impõe para a atribuição e a manutenção do seu pavilhão, sendo certo que tal situação resultará em posição ora mais ou menos vantajosa, economias e custos, direitos e deveres.

Justamente em busca de vantagens cada vez maiores é que os armadores, em desacordo com o princípio do vínculo substancial, acabam por inscrever seus navios em países cujos registros oferecem mais benefícios, sejam eles políticos, jurídicos, fiscais, logísticos, facilitadores, econômicos etc. Tal prática empresarial ficou conhecida como bandeiras de

⁷⁴ MARTINS, 2015.

⁷⁵ CAMACHO, 2021a, p.71.

conveniência ou bandeiras de necessidade, bandeiras independentes, bandeiras de aluguel ou ainda, pavilhões de conveniência.

Um registro aberto pode ser entendido como aquele que admite o registro de qualquer navio, independente da nacionalidade do proprietário deste. Há uma discrepância entre a bandeira que o navio supostamente deveria arvorar e aquela que ele efetivamente arvora. Na maioria das vezes o registro é mais fácil, ou seja, menos exigente e criterioso que o registro nacional. O padrão mínimo exigido por esses países é baixo, além de ser baixo o custo do registro. O país de registro permite que seja contratada tripulação estrangeira o que geralmente significa mão de obra mais barata e menos qualificada. Além disso, os Estados de registro não ratificaram muitas das convenções internacionais relativas à segurança, e quando a ratificaram não controlam de modo efetivo o seu cumprimento⁷⁶.

O problema criado com a adoção deste sistema registral é que ele acaba enfraquecendo a garantia de navegabilidade de um navio que recai preponderantemente sobre o Estado de bandeira. Isto porque, países como as Ilhas Marshall, responsáveis pela imensa maioria das bandeiras dos navios, não realizam uma governança efetiva sobre os navios registrados em seu nome⁷⁷.

São diversos os riscos advindos da proliferação deste tipo de registro, entre os quais destacam-se os trabalhistas e os sociais em razão das más condições de trabalho a bordo, bem como a não observância dos direitos básicos dos trabalhadores. Ciente de tal problemática a CTM/2006 reforçou a necessidade da fiscalização em duas etapas, ou seja, a primária efetuada pelo Estado de bandeira (FSC) e a de reforço efetuada pelo Estado do porto (PSC).

Vale salientar que para garantir condições dignas de trabalho para os marítimos e condições de concorrência equitativas para os armadores, todos os navios abrangidos⁷⁸ pela CTM/2006, independentemente da arqueação bruta, ou de integrem frota de país não

⁷⁶ Para a humanidade em geral, estes pavilhões de complacência são um verdadeiro desastre. Além de retirar a frota naval dos seus verdadeiros países de origem (de onde realmente possuem um vínculo substancial, com todas as implicações inerentes à questão), estas bandeiras de conveniência trazem outros graves problemas: primeiro em relação aos trabalhadores marítimos, que sofrem com as condições desumanas em que são forçados a trabalhar; a maioria dos tripulantes destes navios é de origem asiática ou do leste europeu, com prevalência para os filipinos e indianos, que trabalham com péssimo padrão de segurança, baixos salários, com jornadas exaustivas e degradantes. Ainda, a própria segurança da navegação fica afetada com tais bandeiras. Grande parte destes países, além de não possuir uma legislação marítima séria, também não é signatária das principais convenções internacionais sobre o Direito do Mar. O principal resultado prático destas complacências é sentida pelo meio ambiente marinho. Uma das razões dessas fraquezas, senão a principal, reside no baixo nível de controle exercido pelo país de pavilhão com relação ao navio matriculado (ZANELLA, 2023, p. 14).

⁷⁷ DUA, 2019.

⁷⁸ CTM/2006, artigo V, 4 (ILO, 2006a).

ratificante, que visitem portos estrangeiros nos Estados ratificantes, estão potencialmente sujeitos a uma inspeção PSC.

No caso de navios que não estão sujeitos a uma certificação obrigatória⁷⁹ (abaixo de 500 AB) a CTM/2006 não aborda expressamente os requisitos para inspeção. No entanto, a própria OIT ressaltou que o objetivo da CTM/2006 é o de funcionar da forma mais consistente possível com as práticas existentes no setor marítimo e com as principais convenções internacionais da OMI.

Neste contexto, a abordagem dos PSCO, no que se refere à CTM/2006, deveria ser semelhante à prevista na resolução A.1155(32) da OMI que tratava dos procedimentos para inspeções PSC⁸⁰. O item 1.6 do normativo ora citado estabelece que os Estados portuários devem, com fundamento no princípio do tratamento não mais favorável, aplicar os procedimentos estabelecidos naquelas diretrizes para navios de Estados não ratificantes e navios de Estados ratificantes que, por razões relacionadas ao tamanho, não carregam os documentos exigidos.

Sendo assim, para alcançar tal objetivo os PSCO deveriam realizar inspeções equivalentes que assegurem níveis compatíveis de trabalho dos marítimos, conforme previsto na CTM/2006.

Em relação aos navios de certificação obrigatória a CTM/2006 estabelece que mesmo tendo sido feita fiscalização pelo Estado de bandeira, com a devida emissão dos documentos pertinentes, quais sejam CTM e DCTM o Estado do porto deverá fiscalizar essas embarcações.

Neste sentido, a regra 5.2 da CTM/2006, que trata da responsabilidade do Estado controlador do porto, estabelece que a finalidade desta é permitir que todo membro cumpra suas responsabilidades no que tange à cooperação internacional necessária para assegurar a implementação e controle da aplicação das normas da CTM/2006 a navios estrangeiros⁸¹.

O Estado do porto, membro da CTM/2006, tem o poder⁸² de inspecionar um navio de outra bandeira, quando a embarcação se encontra em um de seus portos, a fim de verificar se a embarcação está em conformidade com os dispositivos da convenção.

De acordo com a convenção, a inspeção inicial feita pelo Estado do porto deverá restringir-se ao exame da existência e validade do Certificado de Trabalho Marítimo (CTM) e

⁷⁹ CTM/2006, regra 5.1.3. Certificação de trabalho marítimo e declaração de conformidade do trabalho marítimo
1. Esta Regra se aplica a navios: a) de arqueação bruta igual ou superior a 500 que realizam viagens internacionais; e b) de arqueação bruta igual ou superior a 500 que arvoram a bandeira de um Membro e que operam a partir de um porto, ou entre portos, de outro país (ILO, 2006a).

⁸⁰ A 32-Res. 1155 (IMO, 2021).

⁸¹ CTM/2006, artigo I, 2 (ILO, 2006a).

⁸² CTM/2006, regra 5.2.1, n.º.1 (ILO, 2006a).

da Declaração de Conformidade de Trabalho Marítimo (DCTM). A apresentação de tais documentos pelo navio constitui presunção relativa, prova *prima facie* de conformidade com os requisitos da CTM/2006⁸³.

No entanto, caso a pessoa autorizada a realizar a inspeção PSC, qual seja, o PSCO verifique a existência de indícios de que os documentos apresentados são falsos ou que não refletem a realidade, que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com os dispositivos da CTM/2006, que o navio trocou de bandeira a fim de se eximir de suas responsabilidades, ou no caso de queixas de descumprimento efetuadas pela gente do mar, proceder-se-á uma inspeção mais detalhada, minuciosa⁸⁴.

A inspeção rigorosa será realizada, nos termos da convenção, quando se estiver diante de condições de trabalho e de vida supostamente deficientes, perigosas para a saúde e segurança do trabalhador marítimo, ou quando o PSCO constatar indícios de grave infração aos dispositivos da CTM/2006, inclusive dos direitos da gente do mar.

Os seguintes itens devem ser observados quando da inspeção rigorosa, vide anexo⁸⁵ A5-III: a) Idade Mínima; b) Qualificações da gente do mar; c) Acordos trabalhistas de gente do mar; d) Utilização de recrutamento privado licenciado, certificado ou regulado e colocação no serviço; e) Horas de trabalho ou repouso; f) Níveis de tripulação do navio; g) Acomodação; h) Instalações de lazer a bordo; i) Alimentação e serviço de bordo; j) Saúde e segurança e prevenção de acidentes; k) Assistência médica a bordo; l) Procedimentos de reclamação a bordo; m) Pagamento de remuneração; n) Garantia financeira para casos de repatriação; e o) Garantia financeira relativa à responsabilidade do armador.

Destaca-se a alínea “m” que indica a necessidade de apresentação de evidência de garantia financeira para repatriação, como item a ser analisado no caso de inspeção rigorosa pelo PSCO, questão que será abordada em tópico específico.

Após a inspeção detalhada, e caso fique constatado que as condições de trabalho e de vida no navio efetivamente não estão em conformidade com os dispositivos da CTM/2006, o PSCO levará as deficiências ao conhecimento do comandante do navio, fixando prazo para sua correção⁸⁶.

Além disso, caso o PSCO entenda que tais não conformidades são substanciais levará essas deficiências ao conhecimento das organizações de armadores e de gente do mar

⁸³ CTM/2006, regra 5.2.1, n.º.2 (ILO, 2006a).

⁸⁴ CTM/2006, norma A5.2.1, 1 a, b, c e d (ILO, 2006a).

⁸⁵ CTM/2006, norma A5.2.1, 2 (ILO, 2006a).

⁸⁶ CTM/2006, norma A5.2.1, 4 (ILO, 2006a).

pertinentes no membro em que a inspeção tiver sido realizada, podendo ainda notificar um representante do Estado da bandeira e transmitir as informações às autoridades do próximo porto de escala⁸⁷.

O Estado do porto, na qualidade de membro da CTM/2006 tem o direito de transmitir uma cópia do relatório do PSCO, acompanhado, se houver, da resposta do Estado de bandeira, ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, a fim de que sejam adotadas as providências cabíveis⁸⁸.

Ainda, caso após a inspeção rigorosa o PSCO constate que o navio, efetivamente, não está em conformidade com os dispositivos da CTM/2006, seja em razão de condições nitidamente perigosas para a segurança, a saúde ou a proteção da gente do mar, seja em razão de grave ou reiterada infração aos dispositivos, inclusive dos direitos da gente do mar, adotará medidas para garantir que o navio não prossiga a viagem enquanto as não conformidades não forem sanadas⁸⁹.

Sendo um navio impedido de suspender, o PSCO notificará o Estado de bandeira, bem como informará também as organizações de armadores e de gente do mar pertinentes no Estado que controla o porto no qual a inspeção tenha sido realizada.

2.5.3 Das diretrizes para as inspeções *port State control* ao abrigo da CTM/2006 e dos PSCO.

Considerando que o regime do port State está estruturado em acordos regionais, bem como tendo em conta os impactos gravosos decorrentes de uma medida de detenção de um navio num porto estrangeiro, a CTM/2006 recomenda, na parte não obrigatória, que os membros cooperem uns com os outros na adoção de diretrizes internacionalmente acordadas sobre políticas de inspeção⁹⁰.

Ainda no que refere a responsabilidade do Estado controlador do porto cumpre consignar que a parte não obrigatória da convenção, parte B do código, recomenda, o seguinte:

Diretriz B5.2.1 - Inspeção nos portos

1. A autoridade competente deverá formular uma política de inspeção para os funcionários autorizados a realizar inspeções conforme a regra 5.2.1. O objetivo dessa política deverá ser assegurar consistência e orientar as atividades de inspeção e controle da aplicação, relacionadas com os dispositivos desta Convenção (inclusive com os direitos da gente do mar). Cópias dessa política deverão ser franqueadas ao público, aos armadores e à gente do mar (OIT, 2006b).

⁸⁷ CTM/2006, norma A5.2.1, 4, a e b (ILO, 2006a).

⁸⁸ CTM/2006, norma A5.2.1, 5 (ILO, 2006a).

⁸⁹ CTM/2006, norma A5.2.1, 6 (ILO, 2006a).

⁹⁰ CTM/2006, diretriz B5.2.1, 3 (ILO, 2006a).

Neste mesmo contexto, a CIT, nas resoluções mencionadas no item 2.5.1 desta pesquisa, consignou que o sucesso da CTM/2006 depende, entre outros, da implementação uniforme e harmonizada das responsabilidades do Estado do porto⁹¹. Além disso, destacou-se que, dada a natureza global da indústria naval, é muito importante que os PSCO recebam orientações adequadas para o desempenho de suas funções, razão pela qual desenvolveu *guidelines* para orientá-los. As orientações internacionais para os agentes PSCO foram desenvolvidas para ajudar os Estados portuários a implementar de forma eficaz as suas responsabilidades e para harmonizar os procedimentos de PSC.

O documento⁹² “*Guidelines for port State control officers carrying out, inspections, under the Maritime Labour Convention, 2006, as amended*”, embora não seja juridicamente vinculativo, fornece conselhos práticos aos agentes de controle do Estado do porto (PSCO) que verificam a conformidade dos navios estrangeiros com os requisitos da CTM de 2006.

Nestas diretrizes foi destacado que a CTM/2006 foi concebida para se harmonizar com as disposições existentes no setor marítimo para inspeções de navios⁹³ e as principais convenções de segurança e proteção de navios, bem como proteção contra poluição, desenvolvidas pela OMI. Além disso, a CTM/2006 também busca sintonia com as disposições atualmente em vigor no âmbito dos vários memorandos de entendimento regionais (MoU) ou acordos sobre controle pelo Estado do porto.

Estas *guidelines* tratam também do perfil exigido/esperado dos PSCO no âmbito da CTM/2006. O fundamento das características delineadas é que o principal aspecto da regra 5.2.1, item 4 da CTM/2006 é a necessidade de garantir que o Estado do porto tenha um número adequado de PSCO, devidamente qualificados e treinados para realizar o controle do Estado do porto no contexto da CTM/2006.

Nesta conjuntura vale esclarecer que o “oficial autorizado”⁹⁴, identificado pelo acrônimo PSCO, responsável por realizar a inspeção PSC, pode diferir de um membro para outro. Isto porque, em alguns casos, a pessoa que realiza uma inspeção PSC sob o abrigo da

⁹¹ Tal aspecto foi discutido nas reuniões preparatórias à adoção da CTM/2006 e registradas em relatório submetido à Conferência internacional do Trabalho: *There will be a large-scale training effort with the cooperation of other interested expert bodies such as the secretariats of the regional port state control Memoranda of Understanding and the IMO, combined with enhanced contact with port state control officers in other countries and full use of the exchange of information that will be promoted by the new Convention. The aim will be to ensure that port state officers have the tools to verify, confidently and uniformly, when called on to do so, that the working and living conditions of seafarers comply with the Convention.* (ILO, 2005).

⁹² ILO, 2009b.

⁹³ CTM/2006, regra 5.2.1, 3 (ILO, 2006a).

⁹⁴ CTM/2006, regra 5.2.1, 3 (ILO, 2006a).

CTM/2006 pode não ser necessariamente a mesma que efetua as inspeções no âmbito dos acordos internacionais (regionais) de controle pelo Estado do porto⁹⁵.

Acerca do perfil exigido/esperado destacam-se, entre outros requisitos, a necessidade de que tais agentes sejam submetidos a uma adequada formação e treinamento, que sejam imparciais e possam ler a documentação em inglês e se comunicar neste mesmo idioma com a tripulação.

2.6 Revisão da CTM/2006

A CTM/2006 é um instrumento internacional vivo, razão pela qual busca acompanhar a dinâmica social e evoluir observando a cadência da atividade que pretende regular, qual seja, a indústria marítima, especificamente o trabalho marítimo.

A CTM/2006 implementou um procedimento mais célere e simplificado de atualização do texto da Convenção, tendo em conta os avanços tecnológicos do setor marítimo. Desta forma, os artigos e as regras só podem ser emendados⁹⁶ pela CIT, já o código possui um procedimento de emenda mais simplificado⁹⁷.

Neste cenário, desde a sua entrada em vigor, a CTM/2006 já foi emendada em quatro momentos, nas reuniões da Comissão Tripartida Especial (CTE) ocorridas em 2014, em 2016, em 2018 e em 2022, esta última com previsão de entrada em vigor no cenário internacional em dezembro de 2024.

Registre-se que quando da aprovação do texto final da CTM/2006, durante a 94ª sessão (marítima) da Conferência Internacional do Trabalho (CIT), foram também adotadas 17 (dezesete) resoluções⁹⁸ destinadas a facilitar e fomentar a implementação do texto internacional. Nestas resoluções a CIT assumiu ainda a possibilidade de emendas à CTM/2006 para incluir assuntos considerados importantes, mas que dependiam de estudos continuados, entre eles, a situação dos marítimos abandonados que será analisada em tópico próprio.

⁹⁵ *In most cases this will involve personnel that are already qualified under the existing international port State control arrangements, developed in connection with the IMO Conventions and under regional MOU on port State control. However, in some countries it is possible that these inspections would be carried out by an authorized officer who is not necessarily qualified as a PSCO for other purposes, for example, a maritime labour inspector (ILO, 2009b).*

⁹⁶ CTM/2006, artigo XIV (ILO, 2006a).

⁹⁷ CTM/2006, artigo XV (ILO, 2006a).

⁹⁸ OIT, 2006a.

Desta forma, uma das ferramentas para revisão da CTM/2006 são os relatórios e demais informes prestados pelos Estados membros à OIT⁹⁹, tanto na condição de Estado de bandeira quanto na condição de Estado do porto¹⁰⁰. Isto porque, é dever dos Estados prestar informações a respeito do sistema de certificação e inspeção (FSC e PSC) por eles implementados, incluindo o método utilizado para avaliar a sua eficácia.

O formulário de relatório para revisão da CTM/2006¹⁰¹, elaborado para uso dos países que a ratificaram, baseia-se no artigo 22 da Constituição da OIT que estabelece que cada Estado membro deverá fazer um relatório anual ao Escritório Internacional do Trabalho sobre as medidas que tomou para execução das convenções a que aderiram¹⁰².

Quando um país ratifica uma convenção ele é obrigado a informar regularmente à OIT as medidas que adotou, no direito e na prática, para garantir a sua aplicação. Em relação a CTM/2006 os governos, antes de apresentar os relatórios ao organismo internacional, devem submetê-los a apreciação das organizações nacionais representativas de trabalhadores e empregadores que podem comentar os relatórios ou enviar os comentários diretamente para o escritório da OIT.

Neste sentido, da análise das orientações práticas para preenchimento do relatório, verifica-se que, uma das inovações da CTM/2006 é assegurar não apenas o cumprimento de suas disposições, mas também a prova documental de conformidade.

Na primeira parte do formulário, que trata das questões gerais, o Estado membro é instado a apresentar as suas medidas de implementação, indicando uma lista de leis, regulamentos, acordos coletivos que implementam as disposições da CTM/2006¹⁰³.

No que se refere a execução da CTM/2006 em território nacional o formulário requer ainda sejam relacionados os dispositivos normativos que proibam violações aos requisitos da CTM/2006. A justificativa para tal item é o artigo V, parágrafo 6 do texto convencional que

⁹⁹ A supervisão pela OIT e a consciência de conformidade: *The consolidated maritime labour Convention will have a strong enforcement component. The International Labour Organization's greatest strength in the context of the implementation of international labour Conventions is undoubtedly its supervisory system, carrying the necessary institutional guarantees and authority and an importante tripartite component. With the Convention, there will be a continuity of "compliance awareness" at every stage, from the national systems of protection up to the international system.* (ILO, 2005).

¹⁰⁰ CTM/2006, regras 5.1.1, 5 e 5.2.1,5 (ILO, 2006a).

¹⁰¹ ILO, 2021b.

¹⁰² ILO, c2017.

¹⁰³ *Please give a list of the laws and regulations and collective agreements implementing the provisions of the Convention, with particular reference to the seafarers' employment and social rights referred to in Article IV. Please provide a copy of those laws or regulations and collective agreements. If any of this material is available from the Internet, the link to the relevant document may be provided instead of the document itself. If, in your country, ratification of the Convention gives the force of national law to its terms, please indicate by virtue of what constitutional provisions the ratification has had this effect* (ILO, 2021b).

estabelece esta obrigação para todos os membros, inclusive com a estipulação de sanções e/ou adoção de medidas corretivas para desencorajar tais violações.

A segunda parte do formulário, trata de informações específicas que devem ser prestadas pelos membros, e segue a mesma organização da CTM/2006, sendo dividida, da mesma forma, em cinco títulos. Cada título estabelece os regulamentos e disposições do código, requerendo informações específicas sobre como eles foram efetivados em seu país. Para facilitar o trabalho do membro, o próprio formulário apresenta uma descrição dos requisitos básicos em cada área.

O formulário de relatório, evidencia o interesse da OIT na questão dos marítimos abandonados, tanto que questiona de forma clara e direta ao Estado membro se a legislação nacional exige o fornecimento de um sistema de segurança financeira expedito e eficaz para ajudar marítimos em caso de abandono¹⁰⁴.

São feitos ainda outros questionamentos como, por exemplo, quais são as circunstâncias, consideradas pelo membro, para entender que um marítimo é considerado abandonado e terá direito à repatriação? Quais são os direitos abrangidos, se, em alguma hipótese, o marítimo poderá pagar por sua repatriação.

Destaca-se para a presente pesquisa os questionamentos feitos ao Estado, na condição de controlador do porto. Neste contexto o membro deve informar qual sistema de inspeções e monitoramento foi por ele implementado a fim de verificar o cumprimento da CTM/2006, bem como o método usado para avaliar sua eficácia, apresentando as disposições nacionais aplicáveis.

Além disso, solicita-se ao membro informações a respeito dos oficiais autorizados a realizar as inspeções PSC, com vistas a verificação do cumprimento da CTM/2006, a saber: quantitativo, treinamentos recebidos e orientações sobre as circunstâncias que justificam a detenção do navio, com a devida juntada da cópia das diretrizes nacionais emitidas aos inspetores na implementação da Norma A5.2.1, parágrafo 7.

Ao examinar os relatórios enviados pelos Estados membros a OIT, através da Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações (CEACR), pode fazer dois tipos de comentários: observações e pedidos diretos. Aqueles contém comentários sobre questões fundamentais levantadas pela aplicação de uma determinada convenção por um Estado, estes últimos referem-se a questões técnicas ou a pedidos de informações complementares¹⁰⁵.

¹⁰⁴ Does national legislation require the provision of an expeditious and effective financial security system to assist seafarers in the event of their abandonment? (Standard A2.5.2, paragraph 1) (ILO, 2019).

¹⁰⁵ Perguntas frequentes (FAQ) sobre a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, conforme alterada (MLC, 2006) (ILO, 2019).

3 A REGULAMENTAÇÃO INTERNACIONAL DO ABANDONO DE MARÍTIMOS

Um estudo realizado pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF) indica que o ano de 2022 foi o pior ano para a indústria naval no que se refere a questão dos marítimos abandonados. As estatísticas constantes do relatório indicam que mais de 1.682 marítimos, de 103 embarcações, foram abandonados ao longo de 2022¹⁰⁶.

O triste recorde atingido no ano de 2022 materializa o crescente aumento de casos de marítimos abandonados que tem sido registrado nos últimos anos, evidenciando a importância de se estudar com cautela o assunto.

3.1 O elemento humano no abandono de marítimos

Não há dúvidas de que diante da natureza global da indústria naval, os marítimos necessitam de proteção especial. A sociedade depende dos marítimos para a maioria das coisas consideradas como garantidas na vida, dados indicam que mais de um milhão de marítimos operam a frota global, transportando o essencial e os luxos da vida a bilhões de pessoas. O transporte marítimo é primordial para o mundo e não haveria navegação sem marítimos¹⁰⁷.

Ocorre que o transporte marítimo, como qualquer outra indústria global, é afetado por realidades econômicas que podem prejudicar qualquer negócio, culminando na ruína de muitos armadores. No entanto, os efeitos das dificuldades financeiras suportadas pelas empresas de navegação não ficam circunscritos ao âmbito das companhias, mas atingem diretamente e gravemente as tripulações que servem em seus navios, culminando em casos extremos, na situação de serem abandonados em portos estrangeiros¹⁰⁸.

Na maioria dos casos os marítimos são abandonados em portos estrangeiros como resultado de uma decisão deliberada e calculada de um armador, decorrente, por exemplo, de um processo de insolvência, do arresto do navio por parte dos credores, de ter uma embarcação sido impedida de navegar e detida numa inspeção PSC¹⁰⁹.

¹⁰⁶ GROUND...,2018

¹⁰⁷ LAVELLE, 2014, p. 117-136.

¹⁰⁸ *The abandonment of seafarers is one of the major challenges that seafarers onboard vessels may face. In 2022, 1555 seafarers were abandoned on 113 ships. The port state's role in seafarer abandonment is crucial because it can assist abandoned seafarers by facilitating their repatriation. In practice, however, it has been seen in many cases that the port state of the vessel had restricted the disembarkation of the abandoned crew from the vessel by citing the reason that the vessel cannot be left unmanne* (GUPTA, 2023; TANAKA, 2015).

¹⁰⁹ DUA, 2019.

A vista das situações descritas, em muitos dos casos, os armadores optam pela decisão de abandonar os marítimos em portos estrangeiros, ou seja, por não repatriá-los, pois calculam que tal medida seria mais econômica do que resolver o problema que, por exemplo, ensejou a retenção do navio¹¹⁰.

O colapso financeiro do armador, associado a inexistência de algum tipo de segurança financeira que garanta o pagamento dos salários pendentes aos marítimos, bem como os custos com a repatriação, transforma estes últimos em verdadeiros reféns, que ficam presos no navio, sem condições mínimas de sobrevivência, quiçá retorno às suas residências.

A situação a que estes profissionais ficam submetidos é muitas vezes degradante, pois com o abandono pelo armador o combustível para os geradores do navio acaba, e como consequência se interrompe iluminação, aquecimento, ar-condicionado e energia para cozinhar. Os suprimentos de água doce e alimentos se esgotam e precisam ser comprados em terra, mas os marítimos não têm recursos, já que deixaram de receber os salários.

Além de todos os fatores destacados acima existe uma questão psicológica importante, pois os marítimos têm a sua saúde mental gravemente afetada em razão do longo período de confinamento com os demais membros da tripulação, inevitavelmente surgem atritos e conflitos. A distância da família e a falta de contato com entes queridos cria um cenário de absoluto desespero¹¹¹.

As questões relacionadas com os marítimos constituem temática que perpassa o trabalho da OMI e também da OIT há várias décadas. Entre tais questões tem-se a situação dos marítimos abandonados, por armadores, em portos estrangeiros, um problema sério, de escala mundial¹¹² que envolve uma dimensão humana e social.

Entretanto, apesar da questão relacionada ao abandono de marítimos não ser uma preocupação recente dos organismos internacionais, fato é que, historicamente, não existiam

¹¹⁰ *Seafarer abandonment: A human rights at sea perspective | TRDizin Abandonment of seafarers is a problem that has historically arisen with the growth of the shipping industry. In most cases of abandonment, the crew is unexpectedly deserted by their employer who has become incapable of generating the required funds to continue with their marine operations. Abandoned seafarers often find themselves stranded in a country where they do not speak the language, are facing difficulties of financial constraints due to unpaid wages, and often lack of access to timely legal procedure and expert support (DERGISI, 2020).*

¹¹¹ *Final report: It is an unacceptable state of affairs in the modern maritime industry that crew members can be abandoned in foreign ports without financial resources to get home, with no guarantee of payment of their wages and without means of subsistence for themselves and their families (ILO, 2009a).*

¹¹² *As many as 10 seafarers of a cargo ship have been living in hell for the last 18 months as the unscrupulous shipowners left them stranded in Kenya without any pay and food. MV Jinan crew have been left to fend for themselves as the shipowner abandoned them. (...) Another dreadful case had been the case of MV Aman whose captain, Mohammad Aisha had to live in the ship for 4 years stranded off the Suez Coast in Egypt. The ship had been abandoned after safety failures and he had been held legally responsible for the vessel. The captain has been let off on April 22, after the ship had been sold" (JOSHUA, 2021).*

proteções estabelecidas que garantissem que o impacto sobre os marítimos abandonados fosse minimizado. Isto porque, quando um navio, e por consequência uma tripulação era abandonada em um porto estrangeiro, a medida disponível era manter a tripulação confinada no navio até a venda judicial deste bem. Somente após a venda é que, com os valores auferidos, seriam efetuados o pagamento dos salários pendentes e demais custos incorridos pelos marítimos, bem como a repatriação em si¹¹³.

Ocorre que, embora teoricamente tal solução fosse possível, na prática ela se revelava inadequada e morosa, pois não priorizava a condição de vulnerabilidade do elemento humano, ou seja, do marítimo, na solução do problema. A razão de tal constatação é que o período de espera pela venda judicial do navio pode durar meses, ou até mesmo anos, prejudicando sobremaneira a tripulação. O abandono afeta pessoas reais que se veem numa situação de absoluto desamparo¹¹⁴.

Conforme bem afirmou o Procurador do Trabalho Augusto Grieco Sant’Anna Meirinho, em artigo¹¹⁵ no qual analisava os efeitos do encalhe do navio Ever Given, para a tripulação daquela embarcação: “*O abandono de navios e, por via de consequência, de suas tripulações têm se revelado como uma das maiores violações de direitos humanos na indústria do shipping.*”

A doutrina internacional é categórica ao afirmar que o abandono, além de violador da dignidade¹¹⁶, é uma das formas mais graves de exploração laboral que um marítimo pode enfrentar¹¹⁷.

¹¹³ *The Seafarers observed that no instrument of any Organization dealt specifically with abandoned crew. While recognizing that the 1993 International Convention on Maritime Liens and Mortgages provided for securing unpaid wage claims and was often more favourable than national legislation, it did not deal with the immediate problems of abandoned crew and, like the 1999 International Convention on the Arrest of Ships (neither of which was yet in force), was not the answer. Often there was no equity in the vessel to arrest and access to the legal system by the crew member/seafarer was daunting. The remedy for abandonment was not the arrest and forced sale of ships (IMO, 2000).*

¹¹⁴ *The detailed case histories will shake some consciences (COUPER, 1999).*

¹¹⁵ MEIRINHO, 2021.

¹¹⁶ *L’abandon des marins, par un armateur comateux ou disparu, laisse des travailleurs sans salaires, sans rapatriement, sans moyens de survie, plonge leurs familles Dans l’insécurité financière, dans des saisies immobilières, des contraintes par corps pouvant conduire à l’emprisonnement du marin rentrant endetté et les poches vides. Le marin impayé, abandonné, perd sa dignité; son absence prolongée entraîne des divorces (CHAUMETTE, 2009).*

¹¹⁷ CHASE, 2022.

3.2 O Grupo de Trabalho Conjunto de Peritos Ad Hoc da OMI e da OIT sobre Responsabilidade e Indenização em Matéria de Pedidos de Morte, Danos Pessoais e Abandono de Marítimos

No ano de 1998, após um período de dificuldades enfrentado pela indústria naval, e casos reiterados de abandono de marítimos, a OIT e a OMI decidiram agir criando o “Grupo de Trabalho Conjunto de Peritos Ad Hoc da OMI e da OIT sobre Responsabilidade e Indenização em Matéria de Pedidos de Morte, Danos Pessoais e Abandono de Marítimos”¹¹⁸.

O grupo foi criado para analisar questões de responsabilidade e indenização baseadas nas reclamações da tripulação e passou a discutir, entre outros assuntos, como poderia ser criado um sistema adequado para proteger os marítimos nos casos de abandono¹¹⁹.

Uma importante medida adotada pelo grupo de peritos OMI/OIT, foi reconhecer a importância e gravidade da situação, bem como a inexistência de instrumentos que abordassem de forma adequada e abrangente o problema relativo ao abandono de marítimos. Destacou-se que a ausência de um sistema protetivo não só desampara os tripulantes como também acaba por estimular a perpetuação da prática de abandonar marítimos em portos estrangeiros. O abandono é inaceitável e extremamente prejudicial para o recrutamento de novos marítimos e retenção dos marítimos qualificados na atividade. Nesse sentido apontou-se que o sistema a ser implementado deveria não apenas dissuadir os casos de abandono, mas também proporcionar uma rápida e adequada solução do problema, caso, de fato, o abandono viesse a ocorrer¹²⁰.

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF) apresentou ao grupo de trabalho de peritos um relatório com registros crescentes de casos de marítimos abandonados, demonstrando as dificuldades suportadas por estes trabalhadores. Destacou-se que embora o número total de marítimos abandonados fosse desconhecido, o problema era claramente grave¹²¹.

¹¹⁸ ILO, 2009a

¹¹⁹ Ms Elizabeth Tinoco, Chief of the Sectoral Activities Branch, opened the meeting and welcomed the participants on behalf of the Director-General of the ILO. She stated that the economic crisis was affecting international shipping with more seafarers being at risk of being abandoned. The database on abandonment was being updated regularly. The more recent cases possibly reflected the downturn in shipping activities due to difficult trading conditions for shipping (ILO, 2009a).

¹²⁰ In these circumstances, the current system not only fails crew members but also encourages the perpetuation of the problem. There is, therefore, a compelling need to implement a system that will not only deter instances of abandonment but will also provide adequate and efficient relief to crew members who are victims of abandonment. (IMO/ILO/WGLCCS 6/3/5) (JOINT..., 2005).

¹²¹ The ITF had been notified of 212 cases of abandonment involving over 3,500 crew members between July 1995 and June 1999. The ICFTU noted that these cases usually occurred following arrest, shipwreck, grounding, sinking, detention, bankruptcy or insolvency resulting not only in the stranding of the crew, but also creating extreme hardship for their families since often wages went unpaid for months prior to abandonment. The ICFTU

Percebeu-se que um registro e monitoramento dos casos de abandono de marítimos seria importante para que fosse possível dimensionar o problema e estabelecer mecanismos eficazes para combatê-lo. Sendo assim, a OIT e a OMI criaram um banco de dados conjunto destinado a registrar e acompanhar incidentes de abandono de marítimos. O banco de dados entrou em funcionamento em abril de 2005, tendo em seus arquivos registros de casos notificados desde janeiro de 2004¹²².

A criação do banco de dados teve como fundamento a premissa de que o correto acompanhamento dos casos de marítimos abandonados, possível após denúncias de tais situações, permite uma mobilização antecipada de esforços, evita o agravamento dos casos notificados e possibilita uma rápida e adequada solução para o problema¹²³.

Antes disso, no ano de 2001, como resultado do trabalho realizado pelo grupo de peritos das duas agências, a OMI adotou a resolução A930(22) de 2001¹²⁴ intitulada, numa tradução livre, “Diretrizes sobre a prestação de segurança financeira em caso de abandono de marítimos”, com o propósito de auxiliar os Estados membros no estabelecimento dos requisitos para garantir segurança financeira aos marítimos em casos de abandono.

A resolução baseou-se no pressuposto da OMI de que o elemento humano¹²⁵ é questão central para a navegação de qualidade e que a missão da OIT é promover condições dignas de trabalho. O foco da resolução da OMI não é o navio, que na maioria dos casos é abandonado junto com a tripulação, mas o marítimo, o fator humano.

Nos termos da resolução o abandono de marítimos é caracterizado pelo rompimento dos laços entre o armador e o marítimo e verifica-se quando aquele deixa de cumprir certas obrigações fundamentais afetas ao marítimo em relação à repatriação oportuna e ao pagamento de dívidas pendentes, remuneração de salários e atendimento das necessidades básicas como, por exemplo, alimentação adequada, alojamento e cuidados médicos. O abandono terá ocorrido

further considered that the cases listed were Only the tip of the iceberg (IMO/ILO/WGLCCS 1/11) (IMO, 2000).

¹²²ILO, 2021a.

¹²³*Why report? Because it alerts all relevant parties, enables an early deployment of efforts, helps prevent the deterioration of abandonment cases in the long term and paves the way to their prompt and appropriate resolution. It is recalled that the financial security system established by the MLC, 2006 is limited to four months of outstanding wages and other entitlements (ILO, 2021a).*

¹²⁴A 930 22 (IMO, 2001).

¹²⁵*The human element is a complex multi-dimensional issue that affects maritime safety, security and marine environmental protection involving the entire spectrum of human activities performed by ships' crews, shore-based management, regulatory bodies and others. All need to co-operate to address human element issues effectively (IMO, c2019).*

quando o comandante do navio não possuir quaisquer meios financeiros afetos à operação do navio¹²⁶.

A resolução estabeleceu que os armadores devem providenciar um sistema de garantia financeira apto a cobrir, entre outros, custos de repatriação, a manutenção do marítimo desde o momento do abandono até o momento da chegada ao local de repatriação (alimentação adequada, vestuários, acomodação, assistência médica e outras despesas incorridas durante o período de abandono), pagamento ao marítimo de todas as remunerações e direitos contratuais pendentes (salários acumulados e outros direitos previstos no contrato de trabalho e / ou na legislação nacional)¹²⁷.

No que se refere a repatriação propriamente dita a resolução estabeleceu que esta deve ser rápida e por meios apropriados, preferencialmente por via aérea, incluindo o fornecimento de alimentação e acomodação ao marítimo desde a saída do navio até chegada ao local de repatriação, assistência médica, passagem e transporte de bens pessoais e quaisquer outros encargos razoáveis¹²⁸.

Uma importante previsão foi a de que os marítimos beneficiados por tal segurança financeira deveriam ter acesso direto aos fundos, razão pela qual eventual insolvência do armador, não lhes impediria de fazer valer os direitos assegurados¹²⁹.

Para garantir tal acesso direto dos marítimos ao seguro, os armadores, conforme previsto na resolução, devem exigir que seus navios exibam a bordo, em local de destaque, um certificado que ateste a existência de um sistema de segurança financeira em caso de abandono de marítimos¹³⁰.

Uma questão que se verificou é que a resolução não estabelecia exatamente a forma como se daria tal sistema de segurança financeira, mas sugeria alguns métodos possíveis, permitindo inclusive que fossem de natureza pública ou privada¹³¹.

A segurança financeira de natureza pública revelou-se de difícil aceitação. Os Estados resistiam à ideia de fornecer benefícios substanciais a cidadãos estrangeiros, empregados por organizações estrangeiras, que fossem abandonados em seus portos. Além disso, os Estados temiam que a imposição unilateral de requisitos rigorosos os colocasse numa posição

¹²⁶Resolução A.930(22), 2.1, item 3 (IMO, 2001).

¹²⁷Resolução A.930(22), 4.1 e 5.1, itens 1,2, 3 e 4 (IMO, 2001).

¹²⁸Resolução A.930(22), 5 (IMO, 2001).

¹²⁹Resolução A.930(22), 6.2, itens 1 e 2 (IMO, 2001).

¹³⁰Resolução A.930(22), 7, “a” (IMO, 2001).

¹³¹Resolução A.930 22 . *The financial security system may be in the form of, inter alia, social security schemes, insurance, a national fund, or other forms of financial security* (IMO, 2001).

econômica de desvantagem em relação àqueles que não seguissem as diretrizes da resolução¹³². Ademais, um fundo público poderia trazer consigo muita burocracia que retardaria a evolução da solução, ou seja, o repatriamento do marítimo abandonado¹³³.

A natureza privada, via seguro, evidenciou-se como a solução mais viável por ser acessível a armadores em todo o mundo e capaz de fornecer a segurança necessária para cumprir as obrigações para com os marítimos.

No entanto, outro problema se revelou após adoção da resolução A.930(22) que é o relativo à força cogente deste instrumento. Isto porque, em que pese a resolução, tenha configurado um importante passo no tratamento da questão relativa aos marítimos abandonados e, apesar do disposto no artigo 94 da CNUDM que estabelece que o Estado de bandeira deve exercer jurisdição e controle efetivos em questões administrativas, técnicas e sociais sobre os navios que arvoram a sua bandeira, fato é que a resolução, que entrou em vigor em janeiro de 2002, produziu efeitos imperceptíveis.

Neste sentido vale destacar que as resoluções da OMI não são ratificadas pelos Estados membros, não possuindo assim a força coercitiva de uma convenção (*hard law*), funcionam, na verdade, como recomendações, *soft law*¹³⁴, sendo, em muitos casos, ignoradas.

Inclusive a própria OMI reconheceu que não seria a resolução o instrumento mais adequado para tratar da questão dos marítimos abandonados, mas que as diretrizes funcionariam como medidas intermediárias para tratar da questão¹³⁵. Sendo assim, tornou-se evidente a necessidade de tratar da questão dos marítimos abandonados, em instrumento internacional com a devida força coercitiva como uma convenção. Neste seguimento o grupo de trabalho de peritos OIT/OMI continuou suas atividades, reunindo-se diversas vezes, em paralelo com as reuniões sobre a CTM/2006, inclusive após aprovação da convenção.

¹³² *A few countries, such as Norway and Singapore, nonetheless tried to implement measures to provide some form of State-funded security. The scope of these provisions was limited and undermined by the lack of international legal Harmony on the matter; a crucial factor in a global industry such as shipping* (LAVELLE, 2014, p. 121).

¹³³ *The delegation of France expressed support for recommendations which would call for collection of information, establishment of a fund, and further pursuit of the debate. The delegation of Norway opposed the creation of an international fund considering that most governments might be unwilling to assume additional financial obligations in a matter where the prime responsibility lay with the shipowner, and especially the case of flag States which already had a system of repatriation* (IMO, 2000).

¹³⁴ *This terminology is meant to indicate that the instrument or provision in question is not of itself law, but its importance within the general framework of international legal development is such that particular attention requires to be paid to it* (SHAW, 2008, p. 117).

¹³⁵ *Resolução A 930 22. Convinced that the adoption of guidelines is an appropriate interim measure to ensure provision of financial security in case of abandonment of seafarers* (IMO, 2001).

Lamentavelmente o texto original da CTM/2006 não tratou da questão dos marítimos abandonados, abordando apenas o direito à repatriação em hipóteses diversas, como nos casos de término de contrato de trabalho¹³⁶.

Nesta conjuntura, o grupo de peritos da OIT/OMI destacou a existência de uma lacuna no texto da convenção, pois muitas das questões constantes da resolução A.930(22) relativas à garantia financeira para marítimos abandonados, não foram abordadas no novo texto internacional. Vale ainda lembrar que, quando da aprovação da CTM/2006, durante a 94ª sessão (marítima) da CIT, foram também adotadas 17 (dezessete) resoluções destinadas a facilitar e fomentar a implementação do texto internacional.

Entre tais resoluções destaca-se a de nº. III relativa ao grupo *ad hoc* conjunto de peritos da OMI/OIT sobre responsabilidade e compensação em relação de pedidos de morte, lesões corporais e abandono dos marítimos¹³⁷. A CIT, reconhecendo a importância do trabalho realizado pelo grupo de peritos, recomendou a continuidade dos estudos realizados e o desenvolvimento de uma norma, complementada por diretrizes, que poderia ser incluída posteriormente no texto da CTM/2006.

A OIT reconheceu a importância da questão relativa ao abandono de marítimos, bem como a necessidade de criação de um sistema de garantia financeira destinado a protegê-los, reforçando a importância do elemento humano na análise da demanda¹³⁸.

Nesta toada vale também consignar que entre as resoluções adotadas no momento da aprovação da CTM/2006 tem-se a resolução nº. X que trata justamente da consideração do elemento humano¹³⁹.

¹³⁶ILO, 2013.

¹³⁷ *Resolución relativa al Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT sobre responsabilidad e indemnización respecto de las reclamaciones por muerte, lesiones corporales y abandono de la gente de mar. Considerando que el texto del Convenio no aborda muchas de las disposiciones establecidas en las directrices sobre las responsabilidades de los propietarios de buques con respecto a las reclamaciones contractuales por lesión corporal o muerte de la gente de mar o en las directrices sobre la provisión de garantía financiera en los casos de abandono de la gente de mar, que han sido adoptadas tanto por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional como por el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo, Estima que el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT debería continuar su labor. Recomienda a ambas organizaciones que, para seguir avanzando, el Grupo Mixto especial de expertos OMI/OIT desarrolle una norma complementada por unas directrices, que podrían incluirse en el Convenio sobre el trabajo marítimo o en outro instrumento em vigor, em fecha posterior (OIT, 2006a).*

¹³⁸ *The Working Group concluded that the obligation for repatriating crew members/seafarers lay with the shipowners, but where the shipowner failed to meet his obligations there was a primary obligation on the flag State to do so under relevant international instruments. It also considered that there were a number of possible solutions, and it was important that the system functioned effectively and covered all the crew members irrespective of their nationality. It was also proposed that flag States should ensure that such a mechanism was in place before the entered a ship in their register (IMO, 2000).*

¹³⁹ *Considerando que el elemento humano es multifacético y por ende sólo puede abordarse de forma integral, y que los esfuerzos en este sentido quedarían comprendidos entre las competencias fundamentales de la Oficina Internacional del Trabajo y de la Organización Marítima Internacional, Invita al Consejo de Administración*

Em março de 2009, ou seja, quando a CTM/2006 já havia sido adotada, o grupo de peritos da OIT/OMI, produziu um relatório final que foi transmitido à OIT com considerações relativas ao abandono de marítimos e o seu correto tratamento na CTM/2006¹⁴⁰.

A emenda de 2014 à CTM/2006, que entrou em vigor no cenário internacional em 18 de janeiro de 2017 baseou-se nas orientações desenvolvidas pelo grupo de peritos e, finalmente abordou a questão dos marítimos abandonados, estabelecendo requisitos mínimos para proteger a gente do mar do abandono através de um sistema de garantia financeira de responsabilidade dos armadores¹⁴¹.

3.3 O abandono de marítimos e direito à repatriação antes da CTM/2006

O direito à repatriação em si não é uma inovação da CTM/2006, instrumentos internacionais anteriores já tratavam do assunto, mas não abordavam especificamente, o direito à repatriação nos casos de abandono, na verdade sequer tratavam do abandono de marítimos¹⁴².

O primeiro instrumento da OIT a tratar do direito à repatriação foi a Convenção n.º. 23 (Repatriação de Marítimos), adotada em junho de 1926, que entrou em vigor no cenário internacional em 16 de abril de 1928¹⁴³. A convenção de 1926, extremamente sucinta, tratava do direito à repatriação basicamente nos casos em que o marítimo desembarcasse em um porto estrangeiro no decurso ou no término do contrato de trabalho. O texto em comento não assegurava que a repatriação seria, em todos os casos, sem custos para o marítimo e permitia

de la Oficina Internacional del Trabajo a que solicite al Director General que, al determinar la utilización de los recursos de la OIT, conceda la debida prioridad a la promoción de la función del elemento humano en la industria del transporte marítimo y a que colabore con la Organización Marítima Internacional para establecer un Grupo de Trabajo Mixto OMI/OIT sobre el elemento humano (IMO, 2000).

¹⁴⁰ ILO, 2009a.

¹⁴¹ *The Working Group noted that the issue of abandoned crew members/seafarers had been discussed over a considerable number of years, including by the Joint Maritime Commission which had adopted a resolution on the protection of wages and stranded crew members/seafarers. There was general acceptance that the problem of abandoned crew members/seafarers was a serious one which required urgent remedial action. It considered that UNCLOS established a general duty on flag States to exercise effective control over vessels flying their flags, including labour and social aspects, thus recognizing the importance of the human element. (IMO, 2000).*

¹⁴² *With regard to ILO Conventions, the Seafarers noted that the Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23), despite its 45 ratifications since 1926, did little to solve the problem of abandonment. Although establishing the crew members/seafarers' right to repatriation, it failed to specify who was to pay. They noted that the Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166) was a new, important and useful instrument in that it expressly placed the responsibility on the shipowners. The problem, however, was that in cases of abandonment the shipowner had disappeared and recovery of expenses advanced by the port State or the country of the crew members/seafarers' nationality was unlikely. Consular authorities and port State authorities could intervene, but were not required to do so (ILO, 2009a).*

¹⁴³ ILO, [2020].

inclusive que o marítimo fosse repatriado trabalhando em um navio que se destinasse ao seu país de origem¹⁴⁴.

A convenção em comento foi ratificada por apenas 47 países¹⁴⁵ e posteriormente revisada pela convenção nº. 166 (Repatriação de Marítimos) de 09 de outubro de 1987¹⁴⁶ que entrou em vigor no cenário internacional em 03 de julho de 1991¹⁴⁷.

O segundo instrumento, no preâmbulo, destacou que, desde a adoção da convenção anterior, a indústria naval se desenvolveu tornando-se necessária a revisão para incorporar novos preceitos e adequar o normativo às novas práticas do mercado.

Nesse contexto, a convenção de 1987 já alargou as hipóteses em que seria cabível a repatriação, prevendo inclusive tal direito nos casos em que o armador se tornou insolvente.¹⁴⁸ A convenção nº. 166 avançou no detalhamento de como se daria a repatriação, inclusive nos

¹⁴⁴ Convenção nº 23 de 1926: ARTIGO 3: 1 - Qualquer marítimo desembarcado no decurso ou no termo do contrato tem o direito de ser transportado quer ao respectivo país, quer ao porto onde foi contratado, quer ao porto de partida do navio, de acordo com as prescrições da legislação nacional, que deve prever as disposições necessárias para esse efeito e nomeadamente determinar a quem compete o encargo do repatriamento. 2. O repatriamento considera-se assegurado quando for proporcionado ao marítimo um emprego conveniente a bordo de um navio que se dirija para um dos destinos determinados no parágrafo anterior. 3. Considera-se repatriado o marítimo que tenha desembarcado quer no seu próprio país, quer no porto onde foi contratado ou num porto vizinho, quer no porto de partida do navio. 4. A legislação nacional, ou, na falta de disposições legislativas, o contrato de trabalho, determinará as condições em que o marítimo estrangeiro embarcado num país que não seja o seu terá o direito a ser repatriado. As disposições dos parágrafos anteriores mantêm-se, porém, aplicáveis ao marítimo embarcado no seu próprio país. ARTIGO 4: As despesas do repatriamento não podem ser deixadas a cargo do marítimo se este tiver sido desembarcado devido a: a) Um acidente ocorrido ao serviço do navio; b) Um naufrágio; c) Uma doença que não tenha sido provocada voluntariamente por ele nem causada por uma falta sua; d) Despedimento por quaisquer causas que não lhe sejam imputáveis. ARTIGO 5: 1 - As despesas do repatriamento devem compreender todos os encargos relativos ao transporte, ao alojamento e à alimentação do marítimo durante a viagem. Também compreendem as despesas com o sustento do marítimo até ao momento fixado para a sua partida. 2 - Quando o marítimo for repatriado como membro de uma tripulação, tem direito à remuneração dos serviços prestados durante a viagem (ILO, [2020]).

¹⁴⁵ O Brasil não ratificou a convenção nº. 23 de 1926 Ratificações das convenções da OIT: Ratificações (OIT, 2010).

¹⁴⁶ ILO, 1987.

¹⁴⁷ O Brasil ratificou a convenção nº. 166 de 1987, mas ela foi automaticamente denunciada em 07 de maio de 2021 pela CTM/2006. Ratifications of ILO conventions: Ratifications by Convention (ILO, 1987).

¹⁴⁸ Convenção nº. 166, artigo 2: *Part II. Entitlements: Article 2: 1. A seafarer shall be entitled to repatriation in the following circumstances: (a) if an engagement for a specific period or for a specific voyage expires abroad; (b) upon the expiry of the period of notice given in accordance with the provisions of the articles of agreement or the seafarer's contract of employment (c) in the event of illness or injury or other medical condition which requires his or her repatriation when found medically fit to travel; (d) in the event of shipwreck; (e) in the event of the shipowner not being able to continue to fulfil his or her legal or contractual obligations as an employer of the seafarer by reason of bankruptcy, sale of ship, change of ship's registration or any other similar reason; (f) in the event of a ship being bound for a war zone, as defined by national laws or regulations or collective agreements, to which the seafarer does not consent to go; (g) in the event of termination or interruption of employment in accordance with an industrial award or collective agreement, or termination of employment for any other similar reason. 2. National laws or regulations or collective agreements shall prescribe the maximum duration of service periods on board following which a seafarer is entitled to repatriation; such periods shall be less than 12 months. In determining the maximum periods, account shall be taken of factors affecting the seafarers' working environment. Each Member shall seek, wherever possible, to reduce these periods in the light of technological changes and developments and may be guided by any recommendations made on the matter by the Joint Maritime Commission (ILO, 1987).*

casos em que os armadores não cumprissem com as suas obrigações. Frisou-se que todos os Estados membros, controladores de portos, deveriam facilitar a rápida repatriação dos marítimos que estivessem em seu território¹⁴⁹. Apesar dos inquestionáveis avanços, a convenção nº. 166 também não abordou a questão dos marítimos abandonados, ou o direito destes à repatriação, bem como a necessidade de algum sistema de garantia financeira destinado a assegurar tal direito.

Nas reuniões do grupo de peritos OMI/OIT foi destacado que outros instrumentos tangenciavam o assunto como as convenções nº 108 (Documentos de Identidade dos Marítimos de 1958), nº. 179 (Recrutamento e Colocação de Marítimos de 1996), nº. 163 (Bem-Estar dos Marítimos de 1987), nº. 95 (Proteção de Salários de 1949), nº. 173 (Proteção de Reclamações dos Trabalhadores (Insolvência do Empregador) de 1992), nº 55 (Responsabilidade dos Armadores (Marinheiros Doentes e Feridos) de 1936), nº. 147 (Marinha Mercante (Padrões Mínimos de 1976), recomendação nº. 187 (salários, horas de trabalho e tripulação de navios dos marítimos de 1966) e Protocolo nº 173 (Recomendação sobre o Bem-Estar dos Marítimos de 1987), mas nenhum deles abordava de forma adequada e abrangente o problema relativo ao abandono de tripulantes¹⁵⁰.

Vale mencionar que com a aprovação da CTM/2006 as convenções anteriores (nº. 23 e 166) foram consideradas desatualizadas pela OIT, não tendo ainda, sido expressamente revogadas¹⁵¹. Os Estados ainda vinculados às convenções anteriores foram encorajados a ratificar a CTM/2006.

¹⁴⁹ Convenção nº. 166, artigo 4º: *Article 4: 1. It shall be the responsibility of the shipowner to arrange for repatriation by appropriate and expeditious means. The normal mode of transport shall be by air. 2. The cost of repatriation shall be borne by the shipowner. 3. Where repatriation has taken place as a result of a seafarer being found, in accordance with national laws or regulations or collective agreements, to be in serious default of his or her employment obligations, nothing in this Convention shall prejudice the right of recovery from the seafarer of repatriation costs or part thereof in accordance with national laws or regulations or collective agreements. 4. The cost to be borne by the shipowner shall include: (a) passage to the destination selected for repatriation in accordance with Article 3 above; (b) accommodation and food from the moment the seafarer leaves the ship until he or she reaches the repatriation destination; (c) pay and allowances from the moment he or she leaves the ship until he or she reaches the repatriation destination, if provided for by national laws or regulations or collective agreements; (d) transportation of 30 kg of the seafarer's personal luggage to the repatriation destination; (e) medical treatment when necessary until the seafarer is medically fit to travel to the repatriation destination. 5. The shipowner shall not require the seafarer to make an advance payment towards the cost of repatriation at the beginning of his or her employment, nor shall the shipowner recover the cost of repatriation from the seafarer's wages or other entitlements except as provided for in paragraph 3 above. 6. National laws or regulations shall not prejudice any right of the shipowner to recover the cost of repatriation of seafarers not employed by the shipowner from their employer (ILO, 1987).*

¹⁵⁰ ILO, 2009a.

¹⁵¹ *The Committee agreed to recommend: (1) to classify Convention No. 23 as "outdated" and to review its situation at the next STC in order to decide on its possible withdrawal or abrogation and, in this regard: (a) to encourage States that are still bound by Convention No. 23 to ratify the MLC, 2006. This would involve the automatic denunciation of Convention No. 23; (3) to classify Convention No. 166 as "outdated" and, in this*

3.4 O abandono de marítimos e direito à repatriação na CTM/2006.

Conforme já mencionado, inicialmente, a CTM/2006 não abordou, diretamente, o crítico problema de abandono de marítimos. No entanto, algumas disposições relativas à repatriação dos marítimos, previstas desde a versão primária, adotada em fevereiro de 2006, poderiam ser aplicadas para proteger a gente do mar das consequências do abandono¹⁵².

Regra 2.5 - Repatriação

Objetivo: garantir aos marítimos a possibilidade de regresso a casa.

1. Os marítimos têm o direito a ser repatriados sem custos, nos casos e nas condições especificados no Código.

2. Todos os Membros devem exigir dos navios que arvoram a sua bandeira que concedam uma garantia financeira com vista a assegurar o repatriamento dos marítimos, de acordo com o Código

A convenção, desde a sua redação original, estabelecia o direito à repatriação nos seguintes casos e condições:

Norma A2.5.1 – Repatriação

1. Todo Membro assegurará que a gente do mar nos navios que arvoram sua bandeira tenha direito a repatriação, nas seguintes circunstâncias:

a) o contrato de emprego da gente do mar expira enquanto se encontra no estrangeiro;

b) o contrato de emprego é terminado:

i - pelo armador; ou

ii - pela gente do mar, por motivos justificados; e

c) a gente do mar não está mais em condições de desempenhar as tarefas a que se refere o contrato de emprego ou não é de se esperar que possa desempenhá-las em determinadas circunstâncias (ILO, 2006^a, tradução nossa).

A regra 2.5, item 1 prevê o direito fundamental dos marítimos ao repatriamento, sem custos para si mesmos. Os parâmetros básicos para o repatriamento, tais como duração máxima do período de embarque, estão previstos na norma A2.5.1 acima transcrita.

Dessa forma, um marítimo tem o direito a ser repatriado sem qualquer custo para si se o contrato de trabalho cessar, se o interessado estiver no estrangeiro, por iniciativa do armador ou do marítimo por justa causa e se o marítimo não estiver em condições de exercer seu trabalho.

Diversas são as circunstâncias que poderiam se enquadrar nas alíneas “b” e “c do item 1 e ensejariam a necessidade de repatriação, tais como: doença, lesão ou outra condição médica

regard, to note that: (a) States that are still bound by Convention No. 166 should be encouraged to ratify the MLC, 2006 (ILO, 2018).

¹⁵² Na redação original a norma A2.5 tratava do direito à repatriação. A emenda de 2014, que alterou a regra 2.5, reenumerou a norma referida que passou a ser para A.2.5.1 e incluiu uma nova norma A2.5.2(Financial Security), guideline, B2.5.3 e anexo A2-1 (Evidência de garantia financeira sob a regra 2.5 parágrafo 2) e alterou os anexos A5-I, A5-II e A5-III (ILO, 2009c).

do tripulante, naufrágio da embarcação, caso o amador não seja capaz de continuar a cumprir com suas obrigações legais ou contratuais com o marítimo por ter se tornado insolvente, caso o navio seja vendido ou se destine a uma zona de guerra para a qual o marítimo não queira ir, etc.¹⁵³.

Os direitos específicos do repatriamento são de competência do Estado de bandeira através de disposições legislativas e regulamentares ou outras medidas ou convenções coletivas. O princípio orientador (diretriz) B2.5.1 recomenda, de maneira não vinculativa, quando o marítimo deverá ser repatriado, despesas cobertas e formas de repatriamento.

A CTM/2006 estabelece a obrigação do Estado de pavilhão de assegurar, por meio de legislação, regulamento, acordos de negociação coletiva ou outras medidas as hipóteses, a forma e os direitos incluídos nos casos de repatriação, inclusive direitos relativos ao destino da repatriação, meio de transporte, despesas a serem cobertas e outras providências a serem tomadas pelos armadores. As disposições nacionais a respeito da repatriação devem estar a bordo e disponíveis para os marítimos¹⁵⁴.

Os Estados de bandeira devem proibir dos armadores a cobrança de qualquer valor dos marítimos para fins de repatriação, seja sob a forma antecipada ou como ressarcimento, salvo nos casos do marítimo ser o culpado de sério descumprimento das suas obrigações contratuais¹⁵⁵.

A obrigação primária de repatriamento cabe ao armador. No entanto, caso este não providencie a repatriação do marítimo, nos casos em que tal direito seja assegurado, caberá tal responsabilidade ao Estado de bandeira. Caso este não o faça caberá tal responsabilidade sucessivamente ao Estado para o qual o marítimo deva ser repatriado ou do qual seja cidadão, devendo nessa hipótese o Estado que providenciou a repatriação ser ressarcido pelo Estado de bandeira. Os custos suportados pelo Estado de pavilhão com a repatriação do marítimo serão ressarcidos pelo armador, não podendo, frise-se, serem descontados do marítimo¹⁵⁶. A CTM/2006 estabelece inclusive a possibilidade de detenção dos navios do armador devedor pelo membro que tenha arcado com os custos da repatriação, até que seja efetuado o ressarcimento¹⁵⁷.

Os Estados do porto também devem contribuir para que o direito à repatriação dos marítimos seja plenamente assegurado. A CTM/2006 determina que esses Estados facilitem a

¹⁵³CTM/2006, diretriz B2.5.1 (ILO, 2006a).

¹⁵⁴CTM/2006 norma A2.5.1, 2, “c” (ILO, 2006a).

¹⁵⁵CTM/2006 norma A2.5.1, 3 (ILO, 2006a).

¹⁵⁶CTM/2006, norma A2.5.1, 5 “a”, “b e “c” (ILO, 2006a).

¹⁵⁷CTM/2006 norma A2.5.1, 6 (ILO, 2006a).

repatriação da gente do mar que estiverem servindo em navios que fizerem escala em seus portos. O Estado do porto deverá prestar toda ajuda prática possível ao marítimo abandonado e, em caso de atraso na repatriação, deverá, através da autoridade competente, informar o representante consular do Estado da bandeira e do Estado de nacionalidade ou residência do marítimo¹⁵⁸.

O texto de 2006 foi mais abrangente e protetivo dos direitos dos marítimos do que os instrumentos anteriores, prevendo inclusive, no parágrafo 2º, em sintonia com a resolução A.930 (22) da OMI, um sistema de garantia financeira para assegurar o repatriamento. No entanto, nada se falou quando este direito ao repatriamento não fosse efetivado pelo armador, ou seja, quando configurado o abandono.

A emenda de abril de 2014¹⁵⁹ finalmente tratou da situação dos marítimos abandonados e do sistema de garantia financeira destinado a assegurá-los, pois incluiu na regra 2.5 a norma A2.5.2¹⁶⁰. A alteração em comento, que entrou em vigor internacionalmente em janeiro de 2017, definiu abandono de marítimos e tratou dos pormenores no que se refere à obrigação dos armadores de disporem de um sistema de garantia financeira, rápido e eficaz, para ajudar os marítimos nos casos de abandono.

Garantia financeira

1. Na implementação da Regra 2.5, parágrafo 2, essa Norma estabelece requisitos para assegurar as disposições de um expedito e efetivo sistema de garantia financeira para assistir a gente do mar na eventualidade de seu abandono.

2. Para os propósitos dessa Norma, uma gente do mar será considerada como abandonada quando, em violação aos requisitos dessa Convenção ou às condições do acordo de emprego da gente do mar, o armador:

- a) falhar em cobrir os custos da repatriação da gente do mar;
- b) deixar a gente do mar sem a necessária manutenção e apoio; ou
- c) tenha por outro lado rompido unilateralmente os vínculos com a gente do mar, incluindo falha em pagar os salários contratuais por um período de pelo menos dois meses (ILO, 2014, tradução nossa).

A emenda de 2014 solucionou uma questão importante que é a de enquadramento, vez que antes da alteração não existia um mecanismo claro para determinar quando se considerava que o armador não cumpriu o seu dever de repatriamento, ensejando assim a responsabilidade do Estado de bandeira, ou, antes dela, do provedor de garantia financeira¹⁶¹.

¹⁵⁸CTM/2006 norma A2.5.1, 7 (ILO, 2006a).

¹⁵⁹*With the Amendments' entry into force, for the first time in maritime history the position of abandoned seafarers and their financial security are settled through mandatory international legislation* (PETRINOVIĆ; LOVRIC; PERKUŠIĆ, 2017).

¹⁶⁰ILO, 2014.

¹⁶¹*Abandonment of crew was considered to be a violation of basic human rights. A sharing of the obligation was necessary and sometimes the good had to pay for the bad. The political will to create the pressure to comply, to name and shame would contribute to the enforcement of a higher moral and social right.* (ILO, 2009a).

A convenção considera como abandonado não apenas aquele marítimo que não foi repatriado pelo armador quando lhe caberia tal direito, mas também aquele que não recebeu a necessária manutenção e apoio, bem como aquele que sofreu um rompimento do vínculo imposto pelo armador, incluindo a falta de pagamentos de salários por um período de, pelo menos, dois meses.

O marítimo é considerado sem a necessária manutenção ou apoio quando o armador deixa de fornecer alimentação adequada, acomodação, água, assistência médica, bem como combustível necessário para funcionamento do navio e sobrevivência a bordo¹⁶².

Um questionamento importante é se, em todos os casos em que o marítimo é considerado abandonado pelo armador, nos termos da CTM/2006, teria ele direito ao repatriamento?

Nesse contexto, verifica-se que a recusa do repatriamento em si é, por si só, um dos motivos para a situação ser descrita como abandono. O não cumprimento, pelo armador, do seu dever de repatriar tempestivamente e adequadamente o marítimo, enquadra este último no status de abandonado, fazendo jus ao repatriamento coberto pela garantia financeira contratada.

Nos outros dois casos (atraso no pagamento dos salários e não fornecimento de necessidades básicas) a resposta também será positiva e assistirá aos marítimos o direito à repatriação. O fundamento é a norma A.2.5.1, 1, “c” que assegura o repatriamento quando o marítimo não está mais em condições de desempenhar as tarefas a que se refere o contrato de emprego ou não é de se esperar que possa desempenhá-las em determinadas circunstâncias¹⁶³.

Não há dúvidas de que o não pagamento de salários e não fornecimento de bens de primeira necessidade enquadram-se na alínea “c” referida, ou seja, quando não é de se esperar que continuem a trabalhar no navio¹⁶⁴. Sendo assim, verifica-se que em todos os casos em que um marítimo é considerado abandonado pela CTM/2006 tem ele direito ao repatriamento rápido e sem custos.

3.5 Garantia financeira

No que se refere ao sistema de garantia financeira a CTM/2006 estabelece que todo membro deverá exigir dos navios que arvoram sua bandeira a apresentação de garantias financeiras que assegurem que a gente do mar seja devidamente repatriada nos casos de

¹⁶²CTM/2006, norma A.2.5.2, 5 (ILO, 2006a).

¹⁶³ GUPTA, 2023.

¹⁶⁴ GUPTA, 2023.

abandono¹⁶⁵. As origens das disposições da CTM/2006 para segurança financeira estão enraizadas na resolução A.930 (22) da OMI.

Conforme bem ressaltado pelo ITF, no relatório apresentado ao grupo de trabalho de peritos conjunto da OMI/OIT, o bem-estar da tripulação é uma responsabilidade dos armadores, razão pela qual devem eles ser compelidos a comprovar que podem cumprir com as suas obrigações em quaisquer circunstâncias¹⁶⁶.

Os armadores devem comprovar condições reais de prover os salários da tripulação (vencidos e vincendos), bem como todos os custos com a manutenção desta em porto estrangeiro, além de repatriação para o país de origem¹⁶⁷.

A assistência financeira deverá ser suficiente para cobrir todos os custos com a repatriação e despesas razoáveis incorridas pelo marítimo advindas do abandono, tais como alimentação adequada, vestimenta, acomodação, água, combustível para manter o navio em operação, assistência médica até que o marítimo retorne para o seu país¹⁶⁸. A viagem de repatriação deverá ser de forma apropriada e expedida, preferencialmente pela via aérea.

A CTM/2006 ressalta que as despesas mencionadas no parágrafo anterior continuam sendo de responsabilidade do armador, mesmo após o marítimo deixar o navio, somente se encerrando quando este último retornar ao seu domicílio¹⁶⁹.

No que se refere a cobertura de salários pendentes e outros valores devidos pelo armador ao marítimo, a CTM/2006 estabelece que a garantia financeira deverá ser suficiente para cobrir um período de quatro meses de salários atrasados¹⁷⁰.

Nesse ponto vale destacar que o instrumento internacional não veda, nem poderia, o pagamento de salários vencidos por um período superior a quatro meses, mas coloca um limitador no que, obrigatoriamente, deve o provedor de garantia financeira ser capaz de suportar. É evidente que os marítimos não estão impedidos de cobrar os salários em atraso superiores a este período, mas tais valores não estarão cobertos pela garantia financeira e deverão ser exigidos pelos marítimos contra o armador¹⁷¹.

A limitação temporal demonstra a necessidade de se agir rápido diante de uma situação de marítimos abandonados. Isso porque uma das formas definidas de abandono na CTM/2006 é o rompimento unilateral do vínculo com o marítimo, incluindo o não pagamento de salários

¹⁶⁵ CTM/2006, regra 2.5, parágrafo 2 (ILO, 2006a).

¹⁶⁶ CTM/2006, norma 2.5.2, 6 (ILO, 2006a).

¹⁶⁷ CTM/2006, norma 2.5.2, 9 (ILO, 2006a).

¹⁶⁸ CTM/2006, norma A.2.5.2, 9, “a” (ILO, 2006a).

¹⁶⁹ CTM/2006, norma A.2.5.2, 9 “c” (ILO, 2006a).

¹⁷⁰ CTM/2006, norma A.2.5.2, 9, “a” (ILO, 2006a).

¹⁷¹ CTM/2006, norma A.2.5.2, 14 (ILO, 2006a).

por um período de, pelo menos, dois meses, e, tendo em vista a limitação de cobertura a um período de quatro meses de salários atrasados, há grandes chances de os marítimos ficarem descobertos.

Ciente da necessidade de rápida atuação, a CTM/2006 estabeleceu que o sistema de garantia financeira deve ser expedito e efetivo a fim de assistir a gente do mar na eventualidade de seu abandono. Os marítimos abandonados devem ter acesso direto e rápido à assistência financeira, bem como cobertura suficiente¹⁷².

O anexo A2-I da CTM/2006, incluído pela emenda de 2014, estabelece as informações que devem constar do certificado ou outro documento que evidencie a garantia financeira para os casos de repatriação, a saber: a) nome do navio; b) porto de registro do navio; c) código de chamada do navio; d) número IMO do navio; e) nome e endereço do provedor ou provedores da garantia financeira; f) detalhes do contato de pessoa ou entidade responsável para tratar das reclamações contratuais da gente do mar; g) nome do armador; h) período de validade da garantia financeira; e i) um atestado do provedor da garantia financeira de que a garantia financeira atende os requisitos da Norma A4.2.1.

No que se refere ao período de validade da garantia financeira prevista na alínea “h” acima mencionada o parágrafo 11 da norma A.2.5.2 estabelece que cobertura não deverá cessar antes do período de validade. A própria norma estabelece uma exceção a regra ao ressaltar a hipótese de notificação prévia pelo provedor da garantia financeira à autoridade competente do Estado de bandeira com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias.

Nesse contexto, os Estados devem exigir dos navios que arvoram a sua bandeira que tenham a bordo um certificado ou outra evidência documental de garantia financeira emitido pelo provedor financeiro¹⁷³ atestando que o seguro ou garantia financeira é válido e está em vigor para assistir os marítimos na eventualidade do seu abandono. O certificado ou documento que evidencie a garantia financeira, emitido pelo provedor financeiro, deverá estar em inglês ou acompanhado de tradução para o inglês e ser afixado em local de evidência a bordo, disponível para consulta dos marítimos¹⁷⁴.

Importante registrar que ainda que a tripulação seja abandonada em um porto cujo Estado controlador não tenha ratificado a CTM/2006, tal situação não impactará nos direitos dos marítimos. O provedor da garantia financeira deve prestar a assistência contratada sempre

¹⁷²CTM/2006, norma A.2.5.2, 4(ILO, 2006a).

¹⁷³CTM/2006, norma A.2.5.2, 6 (ILO, 2006a).

¹⁷⁴CTM/2006, norma A.2.5.2, 7 (ILO, 2006a).

que o abandono ocorra, mesmo que em território de um Estado que não tenha ratificado a convenção ou não esteja vinculado pelas emendas de 2014¹⁷⁵.

Considerando que a responsabilidade primária pela repatriação do marítimo é do armador, o provedor do seguro ou outra garantia financeira que tenha feito qualquer pagamento ao marítimo se sub-rogará nos direitos deste último em relação àquele¹⁷⁶.

A CTM/2006 não determina a forma do sistema de garantia financeira e nem mesmo os requisitos para escolha do provedor da garantia financeira, deixando tal regulamentação a critério dos Estados-membros. No que se refere a forma a CTM/2006 estabelece que pode ser um programa de segurança social, um seguro, um fundo nacional ou outros arranjos similares¹⁷⁷. A forma será determinada pelo membro após consulta das organizações de armadores e de marítimos interessadas.

O sistema de garantia exclusivamente privado, na forma de seguro, evidenciou-se como a solução mais viável por ser acessível a armadores em todo o mundo e capaz de fornecer a segurança necessária para cumprir as obrigações para com os marítimos¹⁷⁸.

Um ponto que merece atenção é a questão relativa ao período de validade da cobertura, ou seja, a vigência do seguro, da garantia financeira. Sabe-se que as coberturas securitárias têm prazos determinados, em geral de 12 (doze) meses. No entanto, tal prazo é inferior ao prazo de validade do certificado de trabalho marítimo que pode ser de até 5 (cinco) anos, sujeito apenas a uma inspeção intermediária que ocorrerá entre a segunda e a terceira data de vencimento anual do certificado.

Nesse ponto é conveniente lembrar o que foi abordado no tópico 2.5.1 que cabe ao Estado de bandeira inspecionar as condições de trabalho e de vida dos marítimos para emitir um CTM. Entre os requisitos que devem ser inspecionados tem-se a necessidade de apresentação pelo armador de evidência documental da existência de um sistema de garantia financeira destinado a assegurar a repatriação dos marítimos.

Por sua vez, o anexo A2-I da CTM/2006 estabelece as informações que a prova documental da garantia financeira deverá conter, entre as quais destaca-se o período de validade da garantia financeira.

¹⁷⁵ ILO, 2019.

¹⁷⁶CTM/2006, norma A.2.5.2, 12 (ILO, 2006a).

¹⁷⁷CTM/2006, norma A.2.5.2, 3 (ILO, 2006a).

¹⁷⁸ Ver item 3.2 que tratou da dificuldade de utilização de garantias públicas quando da implementação da resolução A.930(22) da OMI (IMO, 2001).

Nesse contexto verifica-se uma aparente incongruência da CTM/2006 que não adequou os requisitos de outros dispositivos (norma A5.1.3, parágrafo primeiro) do texto original com as alterações introduzidas pela emenda de 2014.

Destaque-se em especial a possibilidade da autoridade competente anular o certificado emitido se houver prova de que o navio deixou de cumprir os requisitos da convenção, o que por óbvio inclui a situação da perda da garantia financeira em razão do fim da vigência, em outros termos, ao término da validade da garantia financeira.

Nessa toada, em que pese a convenção estabeleça que os certificados (CTM) emitidos pelo Estado de bandeira poderão ter validade de até cinco anos e, estarão sujeitos a apenas uma inspeção intermediária, defende-se a necessidade de comprovação anual da existência e validade da garantia financeira, sob pena de anulação do certificado emitido.

3.6 Garantia financeira para abandono de marítimos via P&I

Conforme mencionado acima a CTM/2006 não determinou a forma nem os requisitos para escolha do provedor da garantia financeira, deixando tal regulamentação a critério dos Estados-membros.

Nesse contexto, enquanto o grupo de peritos OMI/OIT debatia a questão dos marítimos abandonados e discutia a questão relativa à prestação financeira, a indústria naval se ocupava de analisar, com base na resolução A.930 (22) da OMI, como tal garantia seria implementada. As soluções eram limitadas. A mais realista delas era o seguro.

Num primeiro momento os clubes P&I pareciam uma escolha óbvia como seguradoras de abandono, vez que cobriam as responsabilidades dos armadores para com a sua tripulação. No entanto, durante muito tempo os representantes dos armadores e o Grupo Internacional (IG) de clubes P&I defenderam a opinião de que era impossível garantir o risco de abandono¹⁷⁹.

Os principais argumentos suscitados para defender este entendimento eram: i) a insolvência do armador que ensejou o abandono da tripulação redundaria também no cancelamento da cobertura P&I diante do inadimplemento do membro no seu dever de pagar

¹⁷⁹ Os doze clubes de P&I de maior tradição e com maior representatividade de cobertura e riscos (90% da frota mundial) pertencem a uma associação denominada International Group of P&I Clubs (IGP&I) (MARITIME LABOUR CONVENTION, 2023).

as contribuições (*calls*), ii) a própria natureza dos clubes de P&I seria incompatível com o tipo de segurança financeira estabelecido na convenção¹⁸⁰.

A argumentação do Grupo Internacional (IG) demonstrou a necessidade de um exame mais aprofundado para definir se o sistema de proteção privada, via P&I¹⁸¹, que não se confunde com um seguro marítimo tradicional, atenderia os objetivos almejados pela norma internacional nos casos de abandono de marítimos.

Nesse momento, revela-se importante dedicar algumas linhas para uma correta compreensão do que é um clube de P&I (*Protection and Indemnity*). Os clubes de P&I são associações de mútuo-socorro, sem fins lucrativos, mantidos através de contribuição de seus membros (armadores ou operadores, e afretadores). O objetivo principal dos clubes, caracterizados historicamente pela autogestão, é a proteção mútua contra prejuízos inerentes à navegação, decorrentes de responsabilidade civil perante terceiros¹⁸².

A origem histórica dos clubes de P&I encontra suas raízes na Inglaterra¹⁸³, no final do século XIX, eles foram criados pelos armadores para prover coberturas de responsabilidade civil não abrangidas pelos seguros de casco e para minorar os custos indenizatórios. O clube de P&I, garantidor financeiro, "*não é uma mútua de seguros, mas uma associação constituída especialmente com este objetivo de cobrir certos riscos de mar*"¹⁸⁴.

O P&I é um sistema de mutualismo no qual o armador é o segurador e o segurado ao mesmo tempo. Na verdade, o clube funciona como um administrador/gerenciador daquele fundo criado para garantir determinados riscos.

¹⁸⁰ *An observer from the International Group of P&I Clubs stated that the clubs covered most but not all - of the shipowner's legal liabilities, and that as a matter of long-standing principle bankruptcy was not covered (ILO, 2009a).*

¹⁸¹ *P&I and liability insurance will have many things in common with Other insurances you will have looked [...]. However, in many ways it is very different, particularly in the way in which the clubs are set up and operated within the concept of mutuality (ANDERSON, 2007, p. 5)*

¹⁸² *To a significant degree, those individuals who are the ones being insured and who ultimately run their own club/insurance facility can also decide which risks they cover and which they do not, which claims they pay and which claims they reject. Their club is likely to employ a very experienced, knowledgeable diverse staff to run the club on a day-to-day basis but can be called upon by any of the members to assist them and provide advice and help on a wide range of problems and issues. (ANDERSON, 2007, p. 9-10).*

¹⁸³ *Shipowners were developing in clusters in the great maritime ports of the country, such as Liverpool, Sunderland, Newcastle, Bristol, Falmouth and Hull, as well as many ports which were much more significant in importance in the early 18th century than are perhaps now. The shipowners of these maritime towns and cities did not have easy access to the limited insurance market in London, nor were they prepared to pay unreasonably high levels of premium. [...] the shipowners of these towns and cities started to form themselves into associations of clubs whereby they agreed to insure each other in a mutual basis. These became known as mutual hull clubs. Initially, it would appear, the insurance concept was quite simple such that if a member of the club was to lose one of his ships, then a financial call was made on the rest of the members of that club to raise money to compensate that shipowner member for his loss. (ANDERSON, 2007, p. 12)*

¹⁸⁴ MARTINEZ, 2006.

As contribuições (“*calls*”) pagas pelos sócios são utilizadas para diluição dos prejuízos suportados por apenas um membro. O armador se torna sócio (membro) de um clube inscrevendo um navio, não sendo ele obrigado a inscrever toda sua frota em um mesmo clube.

Os armadores que aderem ao clube fazem um aporte com base na tonelagem de registro das embarcações inscritas. Após adesão os armadores recebem um certificado de “entrado” (*certificate of Entry - CoE*) e passam a ter seguro sobre a responsabilidade civil para com terceiros.

Registre-se que o próprio nome dos clubes de P&I (Protection and Indemnity) evidencia que a responsabilidade do clube é de ressarcir ou indenizar o seu membro por eventuais responsabilidades frente a terceiros. Desta afirmação decorre um dos mais importantes princípios que regulam as relações entre os clubes e seus membros que é o “*pay to be paid*”. De acordo com esta regra para fazer jus ao reembolso dos prejuízos sofridos, o membro do clube deve primeiro realizar o pagamento dos valores devidos aos terceiros, credores.

O axioma “*pay to be paid*” é inerente a própria forma de organização dos clubes de P&I. É do interesse dos próprios membros que o prejuízo a terceiros seja primeiro suportado pelo causador do dano para que então, depois, o membro seja reembolsado (indenizado) pelo clube. O desembolso pelo membro é condição para o reembolso pelo clube, e evidencia a solvência daquele.

Não existe relação de direito material entre o terceiro e o clube. O segurado é o armador, terceiros, credores, como os marítimos, por exemplo, não tem ação direta contra o clube. Os clubes não atuam oferecendo apenas coberturas de prejuízos com perdas e riscos, mas desempenham outras funções extremamente importantes em benefício dos seus associados, incluindo tratamento de reclamações, aconselhamento sobre questões legais e prevenção de perdas, além de um papel de liderança na coordenação da resposta e gestão de acidentes marítimos¹⁸⁵.

No que se refere às coberturas de indenização oferecidas pelos clubes de P&I cabe ressaltar que cada clube terá seus próprios estatutos e regras para decidir sobre uma série de questões, incluindo os riscos cobertos. No entanto, o que se verifica é que a redação das regras dos vários clubes é semelhante, assim como o âmbito da cobertura oferecida pelos clubes que formam o Grupo Internacional (IG). A razão de tal similitude é que os clubes agrupam sinistros

¹⁸⁵ *P&I clubs provide insurance for broader, indeterminate risks which marine insurers usually do not cover, or are reluctant to insure, such as third party risks. So, clubs provide cover for a wide range of liabilities, including personal injury to crew, passengers and others on board, cargo loss and damage, oil pollution, shipowner's liability after a collision, wreck removal and dock damage, and war risks. To members, clubs offer services and provide help with the legal issues, loss prevention and claims* (PETRINOVIĆ; LOVRIC; PERKUŠIĆ, 2017).

comuns maiores e adquirem o resseguro para sinistros muito elevados de forma mútua e equitativa, sendo assim, se revela lógico que estejam vinculados ao mesmo critério.

É possível elencar, de maneira não exaustiva as principais categorias de cobertura normalmente disponíveis na maioria dos clubes P&I: danos à carga, poluição, despesas de quarentena e greve, remoção de destroços, assistência à tripulantes e terceiros, que estejam visitando ou trabalhando na embarcação, em casos de doenças, acidentes pessoais, providências relativas à documentação, viagem de retorno a seus países de origem, repatriação, substituição de tripulantes etc¹⁸⁶.

A proteção fornecida pelo clube de P&I funciona como um complemento do seguro marítimo tradicional e confere credibilidade, através do *blue card*, de que a embarcação inscrita é comprometida com a segurança marítima em sua acepção mais ampla.

O *blue card*¹⁸⁷ é um documento emitido pelos clubes de P&I, direcionado às autoridades marítimas, atestando que determinado navio está sob as coberturas do clube emissor da documentação. Trata-se de documento emitido anualmente que vai atestar que determinado navio é “entrado” em um clube de P&I e que sua responsabilidade, no que se refere à determinada convenção internacional, é garantida por tal clube de proteção e indenização. O ano de cobertura para os clubes de P&I se inicia e termina no dia 20 de fevereiro, data histórica de reabertura do mar Báltico para navegação após o inverno¹⁸⁸.

No caso da CTM/2006, e para o caso específico do presente estudo, o *blue card* emitido pelo clube de P&I em relação às responsabilidades dos armadores para com os marítimos, deverá confirmar que as coberturas estão em vigor para atender ao disposto na regra 2.5 (repatriação, necessidades essenciais como alimentação, alojamento e cuidados médicos e até quatro meses de salários e direitos contratuais pendentes em caso de abandono).

Neste ponto reside a primeira problemática levantada para utilização do P&I para garantir o repatriamento e demais valores devidos aos marítimos. Isso porque, quase que na totalidade dos casos, a causa imediata do abandono dos marítimos são as dificuldades financeiras ou a insolvência do armador.

Normalmente, num cenário de dificuldades financeiras, o armador que abandona seus marítimos em portos estrangeiros também já se tornou inadimplente perante o clube de P&I ao

¹⁸⁶ MARTINS, 2015.

¹⁸⁷ É conhecido dessa forma, pois no passado às declarações dos clubes de P&I eram emitidas em papel azul. Atualmente às declarações são emitidas em papel branco e enviadas por meio eletrônico, cabendo aos associados a impressão em seus escritórios. Mesmo assim ficou a identificação desse documento na comunidade marítima internacional como *Blue Card* (SANTOS, 2010).

¹⁸⁸ MARTINS, 2015.

qual ele é afiliado. Nesse contexto, sem o pagamento das contribuições (“calls”) ocorre a perda da cobertura e a adesão do membro ao clube é cancelada. É, a princípio, incompatível com a concepção de uma organização mútua que um membro solvente assuma voluntariamente a dívida de um insolvente, ex-membro.

A repatriação normalmente coberta pelos clubes de P&I é aquela necessária nos casos de doença ou lesão ou como consequência de perda total ou acidente grave, desde que o armador tenha responsabilidade legal e suas contribuições tenham sido pagas.

Não havia, como regra, previsão de cobertura de repatriação decorrente de uma violação de um contrato de trabalho e o abandono de marítimos é uma clara e grave violação ao contrato de trabalho, decorrente da insolvência do armador. Não é da natureza de um clube de P&I funcionar como um sistema de segurança financeira destinado a cobrir o inadimplemento dos seus membros decorrentes de sua insolvência.

Sendo assim, verifica-se que, no caso de insolvência do armador que tenha resultado também no cancelamento da cobertura P&I a responsabilidade por repatriar os marítimos abandonados observará o disposto no parágrafo 5º da norma A2.5.1 da CTM, cabendo ao Estado de bandeira, Estado para o qual o marítimo deva ser repatriado e Estado de nacionalidade, nesta ordem.

Ressalte-se que, nos termos do parágrafo 11º da norma A2.5.2, a necessidade do provedor da garantia financeira, no caso o clube de P&I, de notificar a autoridade competente do Estado de bandeira, com uma antecedência mínima de 30 (trinta) dias, da cessação da cobertura. Cumprida a notificação cabe ao Estado de bandeira, observando sua obrigação de exercer um controle efetivo dos navios por ele registrados, exigir a apresentação de novas garantias financeiras, sob pena de impedimento de navegação e cancelamento do registro¹⁸⁹.

Nesse contexto, defende-se que, caso o clube de P&I não se desincumba do seu ônus de notificar previamente à autoridade do Estado de bandeira acerca do cancelamento da cobertura,

¹⁸⁹ *The maintenance and support of abandoned crew members/seafarers as well as their repatriation were humanitarian issues which States had an obligation to address. While the responsibility lay and continued to lie with the owner or operator of the ship, States had an obligation, in the context of Article 94 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), to establish a mechanism to deal with these matters when all other arrangements failed. However, the establishment of such arrangements should not give the wrong signals to unscrupulous owners. The approach to the matter should be to make shipowners responsible actors and not to encourage operators who could easily walk away from their obligations with the knowledge that States would deal with the consequences. Any solutions or arrangements a shipowner would be expected to put in place should be such that they secured the availability of funding to cover costs which arose following the abandonment of crew members/seafarers. Such arrangements should be in place independently of the existence of the shipowner or his ability to meet the costs involved”. PROVISION OF FINANCIAL SECURITY. Report of the IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers Note by the IMO Secretariat (ILO, 2009a).*

deverá ele responder pelos custos de repatriação dos marítimos, ainda que o cancelamento tenha decorrido da insolvência do armador e do não pagamento das contribuições.

Oportuno neste momento mencionar que seria prudente constar na norma internacional a obrigação do provedor de garantia financeira, no caso de cancelamento da cobertura, notificar não apenas a autoridade competente do Estado de bandeira, mas também os marítimos, sendo certo que são eles os maiores interessados em saber se estão, a todo momento, protegidos da eventualidade de abandono.

De outro giro, ainda que as dificuldades financeiras enfrentadas pelo armador não tenham impactado no pagamento das contribuições ao clube, ou seja, ainda que a cobertura P&I esteja em vigor, os requisitos exigidos pela CTM/2006 para o provedor de garantia financeira seriam aparentemente incompatíveis com a estrutura e forma de organização dos clubes de P&I.

A necessidade de observância pelo membro do princípio do *pay to be paid*, ou seja, de primeiro desembolsar para depois ser reembolsado pelo clube, bem como a inexistência de relação direta, ou seja, de acesso direto do marítimo para com o clube, são os grandes elementos que evidenciavam a inadequação¹⁹⁰.

Durante as reuniões do grupo de peritos conjunto da OMI/OIT, da qual representantes do IG participaram, as questões consignadas nos parágrafos anteriores relativa a inadequação do clube de P&I (*Protection and Indemnity*) como garantia financeira para casos de abandono de marítimos foram debatidas.

Após as alterações implementadas pela emenda de 2014 entrarem em vigor no cenário internacional os clubes de P&I (*Protection and Indemnity*) passaram a ofertar aos seus membros cobertura para os casos de abandono, através da “cláusula de extensão CTM/2006”¹⁹¹.

¹⁹⁰ LAVELLE, 2014, p. 117-136.

¹⁹¹ However, financial security system set in the MLC was prescribed very broadly and insufficiently precise and, therefore, it opened a number of questions and doubts. Among others, the following questions are particularly interesting: what the legal nature of the MLC financial security is; from the insurance standpoint, whether this is life or accident insurance, or it is liability insurance; who has an insurable interest and what the nature of that interest is; which document proves fulfilment of MLC requirements. Due to the necessity of improving financial security provisions, in 2014 Amendments to the MLC were adopted that came into force in January 2017. Although the MLC does not explicitly prescribe a system of compulsory insurance, with the third injured party the right to a direct claim (*actio directa*) towards the liability insurer, marine insurance given its characteristic, appeared as a very suitable method of fulfilling MLC requirements – especially P&I insurance. All the clubs within the International Group of P&I Clubs have agreed to assist their members (shipowners) in complying with these additional financial security requirements under the Amendments to the MLC and issue MLC Certificates to their members. MLC Certificates refer to the MLC Extension Clause, 2016 and thus subject the insurance to conditions and limitations in the said clause. MLC Extension Clause provisions will be added to clubs P&I Rules which form the standard P&I cover (PETRINOVIĆ; LOVRIĆ; PERKUŠIĆ, 2017).

Os clubes divulgaram numerosos comunicados, circulares, noticiando que alargaram a sua cobertura para incluir o repatriamento em caso de incumprimento financeiro do armador e conseqüente abandono¹⁹².

Não há dúvidas de que resolver os obstáculos mencionados dependeu de uma mudança de mentalidade dos clubes que tiveram de assumir o compromisso de fornecer a certificação necessária para o que eram em grande parte riscos não segurados, “não-P&I”.

Ainda se faz necessária uma materialização documental dessa mudança de mentalidade com a instrumentalização do acesso direto dos marítimos ao clube, numa espécie de estipulação em favor de terceiro. Os beneficiários devem ser os marítimos legalmente embarcados em determinado navio.

A mudança de mentalidade deve abranger também na renúncia pelos clubes de P&I, nos casos de abandono de marítimos, da regra do “*pay to be paid*”, efetuando o pagamento diretamente aos marítimos, sem condicionar ao necessário desembolso anterior pelo armador. Registre-se que poderá o clube de P&I buscar os valores pagos diretamente aos marítimos do armador, pois própria CTM/2006 ressalva, no parágrafo 12º da norma A2.5.2, que o provedor da garantia financeira que fizer os pagamentos aos marítimos se sub-rogará nos direitos desses em relação ao armador.

Vale consignar que tanto na resolução A.930 (22) da OMI quanto na CTM/2006 o abandono, em sentido amplo, é caracterizado pelo incumprimento pelo armador das suas obrigações legais decorrentes do contrato de trabalho com o marítimo.

Nesse contexto, a garantia financeira, seja qual for, deverá resolver o problema do marítimo abandonado, partindo da premissa de que o armador descumpriu com suas obrigações. Não seria lógico a norma prever uma garantia financeira para os casos de abandono, caracterizado pelo descumprimento das obrigações pelo armador, se o provedor da garantia financeira alegar ausência de cobertura justamente nos casos de descumprimento das obrigações pelo armador.

O grupo internacional (IG) divulgou que estabelecerá um resseguro adicional para responsabilidades decorrentes da cláusula de extensão da CTM/2006 e aquelas que estão fora do seu âmbito de cobertura, entre elas a agregação de risco no caso de um clube se tornar

¹⁹² Os clubes de P&I tomam decisões unificadas que padronizam a prática empresarial. Sendo circulares de conteúdo idêntico foram divulgadas afirmando que os clubes de P&I fornecerão aos seus associados a segurança financeira nos termos da CTM/2006 por meio da emissão de certificados (MARITIME LABOUR CONVENTION, 2023).

responsável pela inadimplência financeira de um membro que resultou numa situação de marítimos abandonados¹⁹³.

O resseguro adicional, divulgado pelo grupo internacional (IG), demonstra que o melhor formato de garantia financeira, que deverá ser aceita pelos Estados-membros, tanto na condição de Estado de bandeira, quanto na condição de Estado do porto, é a fornecida pelos clubes de P&I integrantes do grupo internacional (IG)

Registre-se que a preferência por garantias financeiras fornecidas por clubes de P&I não seria uma novidade no transporte marítimo internacional. A OMI possui diretrizes (carta circular nº. 3464 de 02 de julho de 2014) que fornecem orientações para aceitação dos "*blue cards*" ou documentação semelhante de companhias de seguros para convenções de compensação e responsabilidade (1992 Civil Liability Convention, 2001 Bunkers Convention, 2007 Nairobi WRC, 2010 HNS Convention) que podem ser utilizadas como parâmetros para a proteção almejada pela CTM/2006.

As diretrizes estabelecem que os Estados devem aceitar "*blue cards*" emitidos por um membro do grupo internacional (IG), efetuando sempre que possível consulta do cartão no site do clube de P&I. Ao receber um "*blue card*" ou documentação semelhante de companhias de seguros, prestadores de garantias financeiras e clubes P&I fora do Grupo Internacional, o Estado parte deve verificar a situação financeira e, portanto, a solvência de tal empresa, a fim de garantir que a compensação imediata e adequada das vítimas (elemento humano) será assegurada.

A circular nº 3464 enumera, de maneira não taxativa, alguns documentos que podem ser solicitados a fim de verificar a situação financeira do provedor de garantia financeira que não seja um clube de P&I integrante do grupo internacional (IG), tais como, demonstrações financeiras auditadas dos últimos três anos e aprovação pela autoridade competente de que a empresa é elegível para exercer atividades de seguros no país.

Ao lidar com casos de abandono é essencial que a proteção dos marítimos e o bem-estar das suas famílias estejam em primeiro lugar. Nessa toada, o papel dos clubes de P&I nos debates foi essencial na promoção de boas práticas a fim de garantir uma cobertura de seguro adequada.

¹⁹³ *Clubs within the IG agreed on the joint coverage of high-risk claims. Pooling Agreement is in the joint interest of all clubs, as it reduces their risk exposure and provides a safer way of business, regardless of the fact that in ordinary line of business these clubs are competitors. The Pooling Agreement explicitly defines which risks will the clubs jointly bear and which risks are excluded from coverage. The Pooling Agreement also defines in which ratio individual club will participate in covering the damage, arising from the realization of risk covered by the agreement. According to the terms of the Pooling Agreement, clubs have to share all qualifying claims in excess of \$10 million. While the Group gives guidelines, coordinates and regulates the claims which are to be pooled. Also, if needed, the Group placed a reinsurance programme for support to claims sharing agreement (GROUP..., c2023).*

Sendo certo que a finalidade precípua dos clubes de P&I é a proteção da indústria, advinda de um esforço mútuo, sem finalidade lucrativa, e considerando que não existe indústria naval sem marítimos, os arranjos implementados se revelaram a melhor medida para atender aos requisitos da norma internacional.

A previsão excessivamente aberta da CTM/2006 gera divergências, pois cada Estado pode adotar sistemas diferentes, gerando insegurança jurídica. Porém, em que pese a CTM/2006 não tenha determinado a forma nem os requisitos para escolha do provedor da garantia financeira, deixando tal regulamentação a critério dos Estados-membros, não há dúvidas de que a cobertura, via clube de P&I integrante do grupo internacional (IG) é a modalidade mais segura e adequada, posto que disponível aos armadores de todo o mundo.

Dada a importância do assunto seria prudente que fosse estabelecido, no campo do direito interno de cada país, que a garantia a ser aceita é a do P&I integrante do grupo internacional (IG). Além disso, seria recomendável, também no campo do direito interno, que os Estados membros fossem alertados sobre a necessidade de atentar para o prazo de validade e beneficiários/segurados da garantia financeira para repatriação. A prova documental da garantia financeira deve demonstrar de forma clara que todos os marítimos embarcados naquele navio, naquela viagem, estão protegidos por um seguro.

3.7 O papel do Estado do porto no abandono de marítimos.

O Estado do porto desempenha um papel crucial, de cooperação internacional, na resolução da problemática que envolve os casos de marítimos abandonados, que não foi detalhadamente abordado na CTM/2006. Conforme mencionado no tópico 2.5.2 o Estado do porto, membro da CTM/2006, tem o poder¹⁹⁴ de inspecionar um navio de outra bandeira, quando a embarcação se encontra em um de seus portos, a fim de verificar se a embarcação está em conformidade com os dispositivos da convenção.

Os Estados portuários podem fazer cumprir diretamente as regras da convenção nos navios uns dos outros, através do mecanismo do *port State control* (PSC) negando unilateralmente a entrada de uma embarcação no porto ou retendo-a, na hipótese de não conformidade com a norma internacional¹⁹⁵.

¹⁹⁴CTM/2006, regra 5.2.1, nº.1 (ILO, 2006a).

¹⁹⁵*In terms of enforcement, PSC has several advantages over flag-state inspection regimes, including the superior ability for a port state to conduct inspections over a ship within its physical control and territorial waters and the ability for a port state to apply international treaties against ships whose flag states may not have ratified them* (MCDORMAN, 2000).

A grande questão é que a convenção não abordou o papel do Estado controlador do porto quando o abandono de marítimos efetivamente ocorre. Trata-se de lacuna legislativa que gera insegurança jurídica, já que os Estados portuários podem adotar procedimentos diversos após a constatação de uma situação de abandono.

Frise-se que, nos termos da CTM/2006, o abandono não ocorrerá apenas quando identificada situação de extrema precariedade, como são muitos dos verídicos casos veiculados na mídia nos quais tripulantes pedem socorro alegando falta de água e alimentos. Também será considerado abandonado aquele marítimo que não recebe salário há pelo menos dois meses, ainda que tenha suprimentos a bordo¹⁹⁶. O Estado do porto terá que lidar com tais situações, ainda que tenha efetuado uma inspeção PSC visando o cumprimento da CTM/2006.

Os itens 7 e 8 da norma A.2.5.1 que tratam da repatriação estabelecem, sem detalhamento, que verificado o abandono, os Estados portuários devem facilitar o repatriamento dos marítimos, bem como a sua substituição a bordo. Além disso, o Estado controlador do porto não deve recusar a um marítimo o direito de ser repatriado devido à situação financeira do armador, ou por este se encontrar impossibilitado de substituí-lo ou se recusar a fazê-lo.

No entanto, na prática, o que se tem verificado é que muitos Estados portuários restringem o desembarque da tripulação abandonada ao argumento de que a embarcação não poderia ficar desguarnecida¹⁹⁷. Sustentam tais Estados que embarcações não tripuladas podem representar uma ameaça à segurança da embarcação, do porto e da própria navegação, o que violaria a regra 14 da Convenção Internacional para Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS) que trata da tripulação mínima de segurança que deve ser estabelecida pelos Estados de bandeira.

Sendo assim, em muitos casos, os Estados portuários condicionam o desembarque da tripulação abandonada ao embarque de uma tripulação substituta de modo que um número mínimo de tripulantes esteja a bordo a fim de manter o navio operando e seguro.

Nos incidentes analisados muitas das vezes a armadora e/ou a seguradora do navio estavam dispostos a repatriar a tripulação, mas o Estado do porto criou entraves na

¹⁹⁶ Reporta-se ao item 2.4 que tratou da configuração e conceituação do abandono de marítimos.

¹⁹⁷ *It has been witnessed in a number of seafarer abandonment cases that the port state of the vessel on which seafarers were abandoned has prevented abandoned seafarers from disembarking from the vessel. As per the information on ILO Database on reported incidents of the Seafarer Abandonment Database, such a situation arose when seafarers got abandoned on vessels MV Theoxenia, Arybbass, Miss Gaunt, GP B1, and AHT Carrier (ILO, n.d.). The problem can be understood through the abandonment of a seafarer on a vessel named Tamim Alder. In June 2019, four abandoned seafarers disembarked from the vessel and left the vessel in one lifeboat, but all of them were later forcibly returned to the vessel by the coastguard when they reached the UAE port (Business and Human Right Research Center, 2019) (GUPTA, 2023).*

operacionalização do repatriamento alegando razões relacionadas com a tripulação mínima de segurança do navio.

Em artigo no qual o abandono de marítimos é avaliado como uma forma de violação dos direitos humanos¹⁹⁸, essa situação de condicionar a substituição da tripulação abandonada por outra é comparado a uma troca de reféns e o navio a uma prisão flutuante. Certamente a solução para o problema não é colocar outras pessoas a bordo de um navio abandonado e em deterioração, o problema seria perpetuado, colocando apenas um conjunto diferente de pessoas no mesmo grau de perigo.

É improvável que um armador que tenha abandonado uma tripulação num porto estrangeiro tenha estrutura financeira para arcar com os custos de uma tripulação substituta. Além disso, não é obrigação do provedor da garantia financeira substituir a tripulação abandonada, mas sim repatriá-la.

A conjuntura descrita evidencia um aparente conflito entre duas convenções internacionais, SOLAS e CTM/2006 e enseja o seguinte questionamento: O Estado do porto deve facilitar o repatriamento de um marítimo abandonado ainda que tal medida implique na inobservância da tripulação mínima de segurança estabelecida para o navio?

A resposta ao questionamento formulado passa pela premissa de que as medidas de restrição de desembarque da tripulação abandonada violam não só as disposições da CTM/2006, mas também tratados internacionais de direitos humanos vez que priorizam uma suposta segurança da embarcação em detrimento do elemento humano que é o marítimo. Entre os tratados internacionais de direitos humanos¹⁹⁹ violados destaca-se o Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos que assegura a todo indivíduo, entre outros, o direito à vida, liberdade, proteção contra tratamento desumano ou degradante e trabalhos forçados²⁰⁰.

É inquestionável que manter um marítimo que foi abandonado pelo seu armador num porto estrangeiro, confinado no navio, trabalhando, sem recebimento de salários e suprimentos, longe da família, sem nenhum tipo de apoio viola frontalmente esses direitos que são assegurados a todos os indivíduos, incluídos, por óbvio, os marítimos.

¹⁹⁸ GUPTA, 2023.

¹⁹⁹ Outro exemplo é a Convenção Internacional sobre a Proteção dos Direitos de Todos os Trabalhadores Migrantes e dos Membros das suas Famílias, de 1990 (BRASIL, 1990b).

²⁰⁰ Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos. Artigo 6º: O direito à vida é inerente à pessoa humana. Este direito deverá ser protegido pela lei. Ninguém poderá ser arbitrariamente privado de sua vida; Artigo 7º: Ninguém poderá ser submetido à tortura, nem a penas ou tratamento cruéis, desumanos ou degradantes. Será proibido, sobretudo, submeter uma pessoa, sem seu livre consentimento, a experiências médicas ou científicas; Artigo 8º: 3. a) Ninguém poderá ser obrigado a executar trabalhos forçados ou obrigatórios; Artigo 9º: Toda pessoa tem direito à liberdade e à segurança pessoais. Ninguém poderá ser preso ou encarcerado arbitrariamente. Ninguém poderá ser privado de sua liberdade, salvo pelos motivos previstos em lei e em conformidade com os procedimentos nela estabelecidos (BRASIL, 1992).

Considerando que o direito internacional impõe a primazia²⁰¹ dos direitos humanos face a outros interesses ou ramos jurídicos, não pode o Estado do porto condicionar o repatriamento dos marítimos à substituição da tripulação abandonada, pois tal medida violaria não apenas a CTM/2006, mas também o Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos, um dos mais importantes tratados internacionais sobre direitos humanos.

A prática que tem sido adotada por muitos Estado portuários viola gravemente os objetivos almejados pela regra 2.5 da CTM/2006, com as alterações introduzidas pela emenda de 2014, que é em resumo, garantir o repatriamento dos marítimos nos casos de abandono.

Com o crescente aumento dos casos de abandono, e tendo em vista que os Estados não dispunham de procedimentos estabelecidos para lidar com tais situações, a OMI e a OIT criaram um grupo de trabalho tripartido misto para identificar e abordar as questões dos marítimos abandonados e o elemento humano.

O grupo desenvolveu diretrizes destinadas não só aos Estados de bandeira e do porto, mas também aos Estados dos quais os marítimos são nacionais ou são residentes ou de outra forma domiciliados em seu território que buscam refletir na concepção e implementação de políticas, estratégias, programas, legislação, medidas administrativas e mecanismos de diálogo social na resolução de casos de abandono de marítimos²⁰².

Apesar de não vinculativas as diretrizes constituem importante ferramenta de orientação dos Estados membros e orientam que um Estado controlador do porto, ao lidar com uma situação de marítimos abandonados em seu território, deve facilitar a repatriação expedida dos marítimos, não criando obstáculos que atrasem ou impeçam a operacionalização de tal direito, a saber:

When dealing with cases of abandonment of seafarers, the port State should facilitate the resolution of cases by taking, at a minimum, the following actions: (i) facilitate, and not refuse, the expeditious repatriation of seafarers, as well as their replacement on board, utilizing local custodians or guardians as necessary;
(ii) facilitate the payment of wages, including from the financial security provider, to the seafarers;
(iii) facilitate the provision of necessary maintenance and support, including adequate food, accommodation, drinking water supplies, essential fuel for survival on board the ship and necessary medical care;
(iv) immediately inform the flag State of the ship and the States of which the seafarers are nationals or are resident or are otherwise domiciled in their territory, and the States in which the relevant recruitment and placement

²⁰¹ Cabe ao princípio da prevalência dos direitos humanos acolher os direitos que formam o “núcleo duro” e lançar sobre eles a garantia de prevalência. Nesta linha, pode-se avançar ainda mais no sentido de inserir a prevalência dos direitos humanos na categoria de normas de *jus cogens*, ou seja, normas peremptórias e revogáveis exclusivamente por outra da mesma espécie (GALVÃO, 2013).

²⁰² Guidelines on how to deal with seafarer abandonment cases (ILO, 2022a).

services operate, about the event, and to cooperate and assist each other in the speedy resolution of the situation;
 (v) *facilitate access to consular services, seafarers' organizations, seafarer welfare organizations and adequate communication to allow seafarers to contact their families;*
 (vi) *in cases of assumption or detection of forced or compulsory labour, ensure that all victims of forced or compulsory labour, irrespective of their presence or legal status in the national territory, have access to appropriate and effective remedies, such as compensation; and*
 (vii) *ensure that seafarers retain identification documents, including passports and seafarers' identity documents (SIDs) (ILO, 2022a).*

O grupo conjunto de trabalho OMI/OIT estabeleceu um procedimento geral que deve ser adotado após a descoberta de um caso de abandono de marítimos. Embora a responsabilidade pela repatriação do marítimo seja do armador, e caso este não a cumpra, do Estado de bandeira, fato é que diante de uma situação de abandono de marítimos constatada a primeira entidade que deverá agir é o Estado controlador do porto²⁰³.

Nesse contexto, o responsável pelo controle do Estado do porto (PSCO) deverá comunicar imediatamente o caso à autoridade competente do Estado do porto onde ocorreu o incidente de abandono e à OIT para inclusão na base de dados da OIT/IMO sobre incidentes notificados de abandono de marítimos²⁰⁴.

A autoridade competente, por sua vez, deverá realizar uma investigação e um trabalho de coordenação necessário com os órgãos relevantes do Estado do porto, bem como notificar, simultaneamente, através de canal apropriado, o Estado de bandeira e as partes interessadas, tais como o armador, os Estados dos quais os marítimos sejam nacionais ou residam ou estejam de outra forma domiciliados no seu território, representantes das organizações de marítimos e armadores envolvidos e as organizações relevantes de bem-estar dos marítimos²⁰⁵.

Conforme destacado acima, a responsabilidade pela repatriação do marítimo é do armador que deve cumpri-la com rapidez, tendo em conta a situação precária dos marítimos e o bem-estar de suas famílias. Caso o armador não se desincumba de sua obrigação dentro de

²⁰³ ILO, 2022a.

²⁰⁴ *General procedure: Upon discovery of a case of abandonment of seafarers, the port State control officer or other stakeholders should immediately report the case to the competent authority in the port State where the abandonment incident occurred and to the ILO for inclusion in the ILO/IMO Database on reported incidents of abandonment of seafarers. The competent authority in the port State should then carry out an investigation and necessary coordination work with relevant agencies within the port State (ILO, 2022a).*

²⁰⁵ *The competent authority in the port State should at the same time notify the flag State and the stakeholders concerned, such as the shipowner, States of which the seafarers are nationals or are resident or are otherwise domiciled in their territory, the States in which the relevant recruitment and placement services operate, the representatives of seafarers' and shipowners' organizations concerned and relevant seafarer welfare organizations, about the case of abandonment of seafarers through any appropriate channel (ILO, 2022a).*

um prazo expedido, caberá ao Estado de bandeira tal responsabilidade²⁰⁶. No entanto, se o armador e o Estado de bandeira não cumprirem as suas responsabilidades, a autoridade competente do Estado do porto deverá assumir a liderança e coordenar-se com todas as partes interessadas relevantes para resolver o caso²⁰⁷.

Caso exista prova documental de que há algum provedor de garantia financeira a autoridade competente do Estado do porto, que estiver na liderança da resolução do caso, deverá auxiliar os marítimos no estabelecimento de contato com o segurador para que possam receber a assistência financeira devida de forma rápida e eficaz.

Importante então repisar a importância dos Estados do porto de terem especial atenção às garantias financeiras apresentadas pelos armadores (tipo, abrangência, validade etc) quando verificarem os documentos, em inspeções PSC, ao abrigo da CTM/2006²⁰⁸.

A ideia de que os Estados portuários devem facilitar a repatriação dos marítimos abandonados em seu território está inserida também nas emendas aprovadas pela CIT durante sua 110ª sessão realizada em Genebra em junho de 2022, com previsão de entrada em vigor em dezembro de 2024.

Dita emenda, entre outras modificações, insere um novo parágrafo à regra A2.5.1, pois ciente de que a solução do problema não é o condicionamento da substituição da tripulação, reafirmam o dever dos Membros de facilitar a repatriação e asseguram à tripulação que venha eventualmente substituir a tripulação original que foi abandonada, os mesmos direitos e prerrogativas previstos na convenção²⁰⁹.

Medidas diversas podem ser adotadas pelo Estado do porto para solucionar o impasse como deslocar a embarcação para um local onde ela possa ser mantida sem tripulação, ou permitir o desembarque de toda a tripulação abandonada e colocar tripulantes locais substitutos

²⁰⁶ *The shipowner is liable for arranging for and covering the cost of repatriation, outstanding wages and other entitlements due to the seafarers under their seafarer employment agreements or contracts of employment, as well as provision of essential needs, including medical care (ILO, 2022a).*

²⁰⁷ *If the shipowner and the flag State fail to undertake their responsibilities, the competent authority in the port State should take the lead and coordinate with all relevant stakeholders to resolve the case of abandonment of seafarers (ILO, 2022a).*

²⁰⁸ *At the same time, where there is a document providing evidence of financial security, the entities leading on resolving abandonment cases should provide seafarers with assistance in contacting the financial security provider to access prompt and effective financial assistance. The flag State authority and/or the port State authority and/or the States of which the seafarers are nationals or are resident or are otherwise domiciled in their territory should facilitate the provision of the required assistance by the financial security provider (ILO, 2022a).*

²⁰⁹ *Amendment to the Code relating to Regulation 2.5 – Repatriation Standard A2.5.1 – Repatriation Insert new paragraph 9 and renumber the subsequent paragraph: 9. Members shall facilitate the prompt repatriation of seafarers, including when they are deemed abandoned within the meaning of Standard A2.5.2, paragraph 2. Port States, flag States and labour-supplying States shall cooperate to ensure that seafarers engaged on a ship to replace seafarers who have been abandoned in their territory, or on a ship flying their flag, shall be accorded their rights and entitlements under this Convention (ILO, 2022b).*

na embarcação às suas próprias custas, buscando posteriormente o ressarcimento em face armador e do Estado de bandeira. Eventualmente, a embarcação poderá ser leiloadada e o Estado do porto poderá recuperar, com o produto da venda, o encargo de atracação da embarcação e o custo de fornecimento de pessoal para tripulação da embarcação. O atendimento ao comando da norma internacional de assegurar uma rápida repatriação dos marítimos dependerá de uma coalizão de forças dos órgãos governamentais e da indústria naval²¹⁰.

Nessa conjuntura o grupo conjunto OIT e OMI afirma ser de extrema importância a elaboração de um procedimento operacional padrão nacional (POP) que defina, de forma clara, as obrigações da autoridade competente e os papéis que deverão ser desempenhados pelos vários intervenientes nacionais, públicos e privados²¹¹.

Seja qual for a medida adotada pelo Estado do porto o que se deve priorizar é o elemento humano, posto que o objetivo da norma internacional é proteger os marítimos abandonados e não os navios abandonados

²¹⁰ *In order to ameliorate this problem, the international community should continue the move toward systems of port-state control, create stronger disincentives for the use of flags of convenience, lift immigration restrictions as applied to abandoned seafarers, and provide more funding to organizations which engage in direct assistance to abandoned seafarers and their families. Additionally, private citizens, NGOs, and public interest groups can do more to raise awareness and generate public pressure against the countries and shipping firms that refuse to fully comply with international law and allow the crisis of seafarer abandonment to continue unabated. Fully tackling this problem requires collective action from governments and citizens alike, in consultation and solidarity with seafarers, who form the lifeblood of international trade (CHASE, 2022).*

²¹¹ Este entendimento também é defendido por Chase em artigo que defende a colocação de pressão pública sobre armadores, seguradoras e governos associados ao transporte marítimo, a fim de forçar os empregadores a instituir proteções ou garantias *sua sponte* para ajudar os marítimos abandonados: *By creating a clear chain of custody, as well as robust financial penalties and incentives for allowing ships into port if their owners cannot supply the necessary documentation showing they are meeting their financial obligations to their employees under the MLC, port states and flag states alike will be heavily incentivized to take full responsibility for policing labor violations which occur in their territories (CHASE, 2022).*

4 APLICAÇÃO E INTERNALIZAÇÃO DA CTM/2006 NO BRASIL

No presente capítulo, enfim, serão abordados aspectos importantes a respeito da implementação da CTM/2006 no Brasil. Será analisada a regulamentação brasileira após a recente internalização do texto internacional. Será conferido destaque especial ao Brasil na condição de Estado controlador do porto, por razões notórias, abordando-se as inspeções *port State control* realizadas em portos nacionais, ao abrigo da CTM/2006 e a atividade dos PSCO.

A opção pela abordagem da adequação da legislação brasileira enquanto Estado do porto e não como Estado de bandeira deve-se ao fato de que a indústria naval brasileira tem observado um período de retração nos últimos anos²¹², em especial no que se refere às embarcações que realizam navegação de longo curso²¹³.

Dados indicam que a frota mercante nacional é responsável por apenas 0,5% (cinco por cento) do transporte do comércio externo brasileiro, fruto da desnacionalização dos armadores brasileiros iniciada nos anos de 1990²¹⁴.

Vale frisar, conforme já destacado nos itens 2.4 e 2.5.1, que em que pese a CTM/2006 aplique-se a todos os navios, salvo poucas exceções, a certificação do trabalho marítimo e a declaração de conformidade do trabalho marítimo só são obrigatórios para navios²¹⁵: a) de arqueação bruta igual ou superior a 500 que realizam viagens internacionais; e b) de arqueação bruta igual ou superior a 500 que arvoram a bandeira de um Membro e que operam a partir de um porto, ou entre portos, de outro país.

Sendo assim, considerando que são poucos os navios de bandeira brasileira que realizam viagens de longo curso, serão poucos também os navios de bandeira brasileira sujeitos à certificação exigida pela CTM/2006.

No entanto, em sentido diverso, a atividade portuária no Brasil é um seguimento pujante²¹⁶ tendo em vista a extensa costa brasileira com cerca de 8.5 mil quilômetros navegáveis.

A Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) analisa regularmente a movimentação portuária brasileira e divulga os dados em anuário estatístico.

²¹² LACERDA, 2004.

²¹³ A navegação de cabotagem é aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores e a navegação de longo curso é a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros (NORMAM 202, item 2.2, alínea “g” itens “II” e “IV”) (BRASIL, 2023).

²¹⁴ GOULARTI FILHO, 2010.

²¹⁵ CTM/2006, Regra 5.1.3, item 1 (ILO, 2006a).

²¹⁶ (AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (Brasil), 2023c).

Da análise dos dados relativos ao ano de 2023, divulgados pela Agência Reguladora, verifica-se que a navegação de longo curso nos portos brasileiros movimentou 681,4 milhões de toneladas, o que representou um aumento de 7,05% em relação ao ano anterior²¹⁷.

Resta evidente que dada a extensão da costa brasileira e capacidade de muitos portos nacionais de receber navios de grande porte, o que proporciona inquestionável vantagem estratégica neste ramo, se revela muito mais relevante analisar o Brasil como Estado controlador do porto do que como Estado de bandeira²¹⁸.

Ademais, merece observação também o fato de que a legislação trabalhista²¹⁹ brasileira é bem avançada e já protege de maneira relativamente satisfatória os trabalhadores marítimos²²⁰.

Vale mencionar que em muitos casos os dispositivos da CTM/2006 são inclusive menos favoráveis ao trabalhador marítimo do que os estabelecidos pela legislação brasileira²²¹.

Isso porque a CTM/2006 buscou assegurar os direitos dos trabalhadores marítimos num patamar mínimo, mas não há objeção à aplicação de legislação nacional quando mais favorável. Esse é inclusive o sentido do parágrafo 8º do art. 19 da Constituição da OIT²²² que determina que, de modo algum, a adoção de qualquer convenção da OIT poderá afetar lei de um país que assegure condições de trabalho mais favoráveis²²³.

Conforme já afirmado pelo Tribunal Superior do Trabalho (TST): “*Quando, no direito interno, houver norma mais benéfica, o direito internacional cede-lhe passagem*”²²⁴.

Considerando que a legislação trabalhista brasileira já possui considerável robustez no trato das questões afetas ao trabalhador marítimo, reforça-se a importância de que, no que se refere a questão dos marítimos abandonados, os esforços do presente estudo sejam concentrados na responsabilidade do Brasil enquanto Estado controlador do porto, tendo em vista que

²¹⁷ AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (Brasil), 2023a.

²¹⁸ AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (Brasil), 2023b.

²¹⁹ Consolidação das leis do Trabalho (CLT) (BRASIL, 1943).

²²⁰ A CLT já foi considerada uma das legislações mais favoráveis do mundo capitalista

²²¹ Cite-se como exemplos: a) a questão relativa a idade mínima O texto convencional (regra 1.1) estabelece que a idade mínima para trabalho a bordo de navio é de 16 anos, e se for noturno 18 anos. No entanto, a CLT, nos artigos 403 e 404, com fundamento na Carta Magna, proíbe o trabalho noturno, perigoso ou insalubre para os menores de 18 anos, e qualquer tipo de trabalho para os menores de 16 anos, salvo a partir dos 14 anos na condição de aprendiz; b) questão relativa a hora extraordinária. A norma internacional (regra 2.3) admite até o limite de 14 horas, diferente da CLT (artigo 61) que prevê o limite máximo de 12 horas por dia, salvo negociação coletiva (BRASIL, 1943).

²²² ILO, 1944.

²²³ BRASIL, 1982.

²²⁴ BRASIL, 2023.

diariamente embarcações estrangeiras com tripulações estrangeiras atracam em terminais nacionais²²⁵.

4.1 A internalização da Convenção do Trabalho Marítimo no Brasil

Em que pese a CTM/2006 tenha sido forjada para facilitar a rápida e ampla aceitação pelos Estados, armadores e gente do mar, o Brasil demorou mais de 10 anos para se posicionar. A aprovação brasileira do texto da CTM/2006 foi materializada pelo decreto legislativo²²⁶ n.º 65 de 17 de dezembro de 2019, nos termos dos artigos 49, inciso I e 84, inciso VIII, ambos da Constituição Federal de 1988. Após aprovação legislativa, o governo brasileiro depositou, junto ao Diretor-Geral da Repartição Internacional do Trabalho, em 7 de maio de 2020, o instrumento de ratificação ao texto da convenção.

Vale ressaltar que, quando da ratificação brasileira, em 07 de maio de 2020, as alterações implementadas pelas emendas de 2014 já estavam em vigor desde 18 de janeiro de 2017²²⁷. À vista disso deve se ter em mente o artigo XV da CTM/2006 que trata das emendas ao código da convenção. O dispositivo em comento estabelece sistemas diferentes de aceitação das emendas, a depender se a ratificação do país ao texto internacional ocorreu antes ou após aprovação da emenda.

No caso brasileiro deve ser considerado o parágrafo 12 do artigo XV da CTM/2006 que afirma que a convenção, na sua forma alterada, será aplicável aos membros que a ratificaram após a entrada em vigor das alterações ao código. Sendo assim, a ratificação brasileira foi considerando o texto já alterado pela emenda de 2014²²⁸ que trata da questão dos marítimos abandonados e direito à repatriação, objeto da presente pesquisa.

Nessa seara, considerando o disposto no artigo VIII, parágrafo 4º do texto internacional que estabelece que a convenção, após entrar em vigor no cenário internacional entrará em vigor, para qualquer membro 12 meses após o registro de sua ratificação, a CTM/2006 entrou em vigor para a República Federativa do Brasil, no plano jurídico externo, em 7 de maio de 2021.

²²⁵ Não se está aqui advogando a desnecessidade de adaptação da frota de embarcações nacionais à CTM/2006, posto que conforme já afirmado a convenção foi internalizada e é aplicável a todas as embarcações, salvo poucas exceções como as embarcações de pesca. O que se sustenta é que diante de uma enfraquecida indústria naval brasileira, poucos são os navios de bandeira brasileira que realizam viagens de longo curso, e serão poucos, portanto, os navios de bandeira brasileira que podem se envolver numa situação de abandono de marítimos.

²²⁶ Aprova o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006, conforme as Emendas à Convenção sobre Trabalho Marítimo aprovadas durante a 103ª (BRASIL, 2014).

²²⁷ ILO, c2017.

²²⁸ ILO, c2017.

Sendo assim, no dia 12 de abril de 2021, nos termos do artigo 84, inciso IV da Constituição Federal de 1988, foi publicado o decreto presidencial nº 10.671 de 09 de abril de 2021 que promulgou o texto da CTM/2006.

4.2 Fiscalização da CTM/2006 no Brasil

A internalização da CTM/2006 trouxe grandes desafios para o Brasil, isto porque na condição de Estado membro, tem o dever de conferir pleno efeito e fiscalizar as disposições da convenção sistematizando mecanismos de controle e aplicação, seja na qualidade de país de bandeira, seja na de Estado controlador do porto, vez que ostenta ambas as posições.

Acerca da inspeção e fiscalização do trabalho marítimo propriamente dita, é importante consignar que em alguns Estados²²⁹ pode ocorrer que uma única instituição/agente concentre as funções de verificação das condições de segurança da navegação, segurança e saúde do trabalho a bordo, segurança da vida humana no mar e condições de vida e trabalho a bordo²³⁰. No entanto, no Brasil, hoje, tais tarefas são divididas. Neste momento vale pontuar que, historicamente, a inspeção do trabalho marítimo no Brasil era realizada pelas Capitânicas dos Portos e pelas Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM), nos termos do decreto 23.259 de 20 de outubro de 1933²³¹.

O artigo 2º do decreto em referência estabelecia que cada DTM era integrada, entre outros, por inspetores do trabalho, que estavam vinculados administrativamente ao, à época, Ministério do Trabalho, mas funcionalmente sob a autoridade do Capitão dos Portos, pois ele acumulava a função de Delegado do Trabalho Marítimo²³². Ocorre que a lei 7.331 de 14 de fevereiro de 1989 extinguiu as DTM,²³³ resultando em uma lacuna na inspeção do setor marítimo.

No ano de 1991 o Brasil ratificou a convenção nº 147²³⁴ da OIT (revisada pela CTM/2006) sobre normas mínimas para a marinha mercante, criando condições para a atuação

²²⁹ Vide item 2.5.3

²³⁰ Algumas Autoridades Marítimas estrangeiras também realizam inspeções relacionadas às condições de trabalho, sobre disposições da MLC (“*working conditions*”). Ex: Paris MoU (HISTORY, c2023).

²³¹ BRASIL, 1933.

²³² Art. 2º Cada Delegacia do Trabalho Marítimo ficará sob a imediata fiscalização do respectivo capitão do porto, ou seu delegado, e será dirigida por um representante da Capitania, com o título de Delegado, assistido por um representante do Departamento Nacional do Trabalho ou da Inspeção Regional do Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio, por um representante do Ministério da Viação e Obras Públicas, por um do da Agricultura, e dois indicados, respectivamente, pelos empregadores e empregados interessados nas indústrias portuárias, na navegação e na pesca (BRASIL, 1933).

²³³ BRASIL, 1989.

²³⁴ ILO, [2020].

da fiscalização marítima. Na sequência, a partir da segunda metade dos anos 1990, a inspeção passou a ser feita de forma estruturada com a criação da Unidade de Fiscalização do Trabalho Marítimo e Portuário (FITMARF) vinculada ao MTE, com base na convenção n.º 147²³⁵.

O processo de consolidação de uma estrutura de inspeção do trabalho marítimo foi se aprimorando ao longo dos anos. No ano de 2007 o Brasil ratificou a convenção n.º 178²³⁶ (revisada pela CTM/2006) sobre fiscalização do trabalho marítimo e, em 2020, ratificou a CTM/2006, confirmando o compromisso brasileiro com normas internacionais sobre a temática.

Sendo assim, a inspeção e fiscalização do trabalho marítimo hoje são de responsabilidade do MTE,²³⁷ exercidas por inspetores do trabalho, vinculados à Secretaria de Inspeção do Trabalho (SIT)²³⁸ que se ocupa de zelar por todas as questões previstas nas convenções/recomendações emanadas da OIT²³⁹.

Nesta toada, merece nota a Instrução normativa n.º 2 de 08 de novembro de 2021 do Ministério do Trabalho e Previdência²⁴⁰ que dispõe sobre os procedimentos a serem observados pela Auditoria-Fiscal do Trabalho no que se refere a, entre outras, a fiscalização do trabalho aquaviário e portuário.

O capítulo XV do diploma em referência trata especificamente da inspeção do trabalho portuário e aquaviário e, na seção II, estabelece o seguinte:

Dos procedimentos da fiscalização das condições do trabalho, segurança e saúde de vida a bordo de embarcações nacionais e estrangeiras.

Art. 164. As unidades regionais de inspeção do trabalho portuário e aquaviário promoverão a fiscalização das condições de trabalho, de segurança e saúde no trabalho e de vida a bordo de embarcação comercial, nacional ou estrangeira, utilizada na navegação marítima, fluvial ou lacustre.

Parágrafo único. Consideram-se condições de trabalho e de vida a bordo, entre outras, aquelas relativas às normas de manutenção e limpeza das áreas de alojamento e trabalho a bordo, à idade mínima, aos contratos de engajamento, à alimentação e ao serviço de quarto, ao alojamento da tripulação, à contratação, à lotação, ao nível de qualificação, às horas de trabalho, aos atestados médicos, à prevenção de acidentes de trabalho, aos cuidados médicos, ao bem estar social e questões afins e à repatriação (BRASIL, 2021).

²³⁵ OIT, 2010.

²³⁶ ILO, [2020].

²³⁷ Artigo 46, inciso III (BRASIL, 2021a).

²³⁸ BRASIL, 2023.

²³⁹ BRASIL, 2023.

²⁴⁰ BRASIL, 2021b.

No entanto, a atividade do trabalhador aquaviário a bordo não deve ser analisada apenas no que se refere ao aspecto trabalhista, de responsabilidade do MTE, mas também no aspecto relativo à segurança do tráfego aquaviário. Neste contexto, no aspecto relativo à segurança do tráfego aquaviário, é que são fiscalizadas as convenções da OMI, sendo de competência da Marinha do Brasil, da Autoridade Marítima Brasileira (AMB), estruturada em amplitude nacional por representantes e agentes²⁴¹.

Neste ponto importante esclarecer que o Comandante da Marinha é designado Autoridade Marítima Brasileira, vide artigo 17, parágrafo único da LC 97 de 09 de junho de 1999 que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Os incisos do artigo 17 do referido diploma legal estabelecem as atribuições subsidiárias particulares da Marinha do Brasil, entre as quais destaca-se a de prover a segurança da navegação aquaviária e a de contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar.

Importante assinalar ainda que, em que pese as atividades de fiscalizações trabalhista e marítima acima mencionadas sejam de competência de órgão diversos, ou seja, executada, em tese, de forma compartimentada, a divisão de tais tarefas não se revela tão segmentada quando se está diante da fiscalização da aplicação da CTM/2006. Isto porque tais áreas de conhecimento (trabalhista e marítima) não podem ser dissociadas por completo, sendo certo que o trabalho que será fiscalizado sob o aspecto trabalhista é desenvolvido pela gente de mar, a bordo de um navio, ou seja, em um ambiente marítimo.

Essa estrutura dicotômica no Brasil, das instituições com responsabilidade de fiscalizar o cumprimento da CTM/2006 reflete na definição do conceito de autoridade competente²⁴² previsto no Artigo II. 1. a do texto Convencional, a saber:

[...] autoridade competente significa o ministro, repartição governamental ou outra autoridade com competência para emitir e controlar a aplicação de regulamentos, ordens ou outras instruções de atendimento obrigatório a respeito da matéria da disposição que se trate (BRASIL, 2022).

Em artigo intitulado “*A Ratificação da Convenção sobre Trabalho Marítimo e a Essencialidade da Gente do Mar*” o Vice-Almirante (RM1) Wilson Pereira de Lima Filho, destacou que a coordenação²⁴³ entre a “Autoridade Trabalhista” e a “Autoridade Marítima” é

²⁴¹ Vide BRASIL, 2022.

²⁴² Em tópico mais adiante será abordada a definição de autoridade competente no Brasil.

²⁴³ Desde 2001 existe um convênio de colaboração técnica celebrado pelo Ministério da Defesa e pelo Ministério do Trabalho e Emprego, com interveniência do Comando da Marinha, tendo como objetivo Intercâmbio de

fundamental para a obtenção dos melhores resultados. Isto porque o trabalho marítimo está sujeito a regramentos desses dois segmentos do Estado brasileiro, transcendendo cada um deles²⁴⁴.

Nesse sentido, apesar da CTM/2006 ser fruto da OIT, destinada, portanto, principalmente ao aspecto trabalhista e social do trabalho desempenhado a bordo, não se pode esquecer que tal trabalho deve ser executado dentro dos parâmetros de segurança estabelecidos pela Marinha do Brasil, fixados através das Normas da Autoridade Marítima Brasileira (NORMAM) da Diretoria de Portos e Costas (DPC).

A importância da apropriada definição da autoridade competente, nos termos da CTM/2006, é destacada inclusive nos formulários dos relatórios que os membros devem enviar à Repartição Internacional do Trabalho com as medidas por eles tomadas para execução da convenção.

Neste seguimento, na parte I. IV do formulário do relatório, que trata da autoridade competente²⁴⁵, o membro é solicitado a indicar quem no seu país é a autoridade com poderes para emitir e fazer cumprir regulamentos, ordens ou outras instruções relativas aos assuntos abrangidos pela CTM/2006

4.2.1 A fiscalização da CTM/2006 no Brasil como país da bandeira

A NORMAM 301/DPC²⁴⁶ estabelece as normas da Autoridade Marítima sobre a Inspeção Naval e define a inspeção FSC como sendo a

[...] atividade administrativa relativa ao controle pelo Estado de Bandeira, que efetua a fiscalização dos requisitos legais de segurança em embarcações nacionais e estrangeiras com inscrição temporária para operação em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), tal como estipulado nos diversos instrumentos obrigatórios da Organização Marítima Internacional (IMO), em Acordos Internacionais dos quais o Brasil é signatário e na Legislação Nacional (BRASIL, [2023]).

informações e a colaboração para otimizar a fiscalização do cumprimento das normas de proteção do trabalho marítimo e, em consequência contribuir para a segurança da navegação e a prevenção do meio ambiente marinho (BRASIL, 2001b).

²⁴⁴ LIMA FILHO, 2021, p. 9.

²⁴⁵ *Please identify the competent authority or authorities having power to issue and enforce regulations, orders or other instructions in respect of subject matter covered by the Convention* (ILO, 2021c).

²⁴⁶ Antiga NORMAM 07/DPC. A Diretoria de Portos e Costas (DPC), em conjunto com a Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), concluiu recentemente um projeto de reorganização das Normas da Autoridade Marítima, conhecidas como NORMAM. O objetivo foi modernizar a organização das normas em Séries distintas, proporcionando uma melhor interação ao usuário (BRASIL, [2023]).

Acerca do sistema de certificação da CTM/2006, está em vigor no Brasil a Portaria MTP nº 3.802, de 16 de novembro de 2022 do Ministério do Trabalho e Previdência, hoje Ministério do Trabalho e Emprego. A referida portaria regulamenta as disposições da CTM/2006 relativamente à autorização de organizações reconhecidas, certificação de navios brasileiros, operação de serviços de recrutamento e colocação de gente do mar e sistema de tramitação de queixas a bordo.

O ato normativo em referência definiu que a autoridade competente²⁴⁷ no Brasil, com poderes para emitir e fazer cumprir regulamentos, ordens ou outras instruções relativas aos assuntos abrangidos pela CTM/2006 é o Subsecretário de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, hoje Ministério do Trabalho e Emprego, incluindo o controle pelo Estado de bandeira e controle pelo Estado do porto.

Conforme já esclarecido, considerando que o objetivo da presente pesquisa é a responsabilidade do Brasil, enquanto Estado controlador do porto, não nos aprofundaremos no presente tópico.

4.2.2 A fiscalização da CTM/2006 no Brasil como Estado controlador do porto

Com fundamento na regra 5.2.1 da CTM/2006 todo navio estrangeiro que fizer escala no Brasil, seja no curso normal de seus negócios ou por motivos operacionais, poderá ser objeto de inspeção (PSC) com a finalidade de revisar a conformidade com os requisitos da CTM/2006.

No mesmo sentido, porém de forma mais genérica, não considerando apenas a CTM/2006 é a Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA), que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em águas sob jurisdição Brasileira, regulamentada pelo Decreto 2.596, de 12 de maio de 1998 (RLESTA) que estabelece, no seu artigo 5º, que uma embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval (PSC) pode ser ordenada a não entrar no porto, caso apresente irregularidades na documentação que configurem ameaça de danos à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário

A NORMAM-301/DPC²⁴⁸ define a inspeção PSC como a

²⁴⁷ Art. 2º Para efeitos de aplicação da CTM, 2006, considera-se: I - autoridade competente - o Subsecretário de Inspeção do Trabalho da Secretaria de Trabalho do Ministério do Trabalho e Previdência, para emitir e fiscalizar o cumprimento de regulamentos, ordens ou outras instruções de atendimento obrigatório, a respeito dos assuntos relacionados ao trabalho marítimo, incluindo o Controle pelo Estado da Bandeira e o Controle pelo Estado do Porto, no âmbito da CTM, 2006 (BRASIL, 2022).

²⁴⁸ Antiga NORMAM 07/DPC (BRASIL, 2003).

[...] atividade administrativa relativa ao controle pelo Estado Costeiro, que efetua a fiscalização dos requisitos legais de segurança em embarcações de bandeira estrangeira que chegam a seus portos, em conformidade com as prescrições das Convenções Internacionais ratificadas pelo Brasil e Resoluções pertinentes emitidas pela IMO, bem como as orientações adotadas pelo Acordo Latino-Americano Sobre Controle de Navios pelo Estado do Porto (Acordo de Viña del Mar), do qual o Brasil faz parte (BRASIL, [2023]).

Importante ainda registrar que, conforme já mencionado no item 2.5.2, internacionalmente a estrutura do PSC está fundamentada em acordos internacionais, organizados por regiões, os “*Memorandum of Understanding*” (MoU). Neste sentido, em 05 de novembro de 1992 o Brasil, representado pela AMB, assinou o Acordo Latino-Americano para Controle de Navios pelo Estado Reitor do Porto (AVM). O Brasil é um dos 15 países signatários do MoU de Viña del Mar²⁴⁹ que materializa o compromisso assumido pelas autoridades marítimas da região de manter um sistema de inspeção eficaz, a fim de garantir, sem discriminação quanto ao pavilhão, que os navios estrangeiros que visitam seus portos cumpram as normas estabelecidas nas convenções internacionais.

O MoU de Viña del Mar contempla diversas convenções internacionais consideradas relevantes, que devem ser observadas pelos países signatários quando da realização da inspeção PSC. As convenções listadas no acordo, consideradas relevantes para o PSC são da OMI, mas recentemente, foi incluída também a CTM/2006, da OIT²⁵⁰.

Neste ponto importante destacar que no campo do direito interno não há clareza acerca de quem deveria ser o agente com atribuição para exigir do navio a comprovação de conformidade com a CTM/2006. Em outros termos, quem vai atuar como PSCO quando se estiver inspecionando um navio ao abrigo da CTM/2006? Seria o inspetor naval da Marinha do Brasil, agente da AMB que assinou o MoU? Seria o inspetor do trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego, com atribuição de exercer a fiscalização do trabalho no Brasil, incluindo o trabalho marítimo?

²⁴⁹ ARGENTINA, 2020.

²⁵⁰ MoU vina de mar português. Seção 2 Instrumentos pertinentes 2.1 No marco do Acordo, os “Instrumentos Pertinentes” são as convenções internacionais a seguir com suas respectivas emendas em vigor: Convenção sobre Trabalho Marítimo (BRASIL, 2022).

A dúvida²⁵¹ instaurada decorre do fato de que a inspeção PSC no Brasil é exercida, de forma compartilhada, pela Marinha do Brasil (AMB) e pelo Ministério do Trabalho e Emprego, pelas Secretarias de Inspeção do Trabalho (SIT)²⁵².

O controle do Estado do porto é uma atribuição do Ministério do Trabalho e Emprego, exercida pelos auditores fiscais do trabalho, quando o assunto for afeto aos direitos trabalhistas dos marítimos. No entanto, quando o controle do Estado do porto referir-se a salvaguarda da vida humana, segurança da navegação e ao combate à poluição do meio ambiente marinho²⁵³ será uma atribuição da AMB, exercida pelos inspetores navais do GEVI (Gerência de Vistorias, Inspeções e Perícias Técnicas) pertencentes a estrutura da DPC, ou do GVI (Grupos de Vistoria e Inspeção), lotadas nas Capitânicas e Delegacias.

Como resposta ao questionamento formulado linhas acima, poder-se-ia alegar, nos termos da portaria nº 3.802 do MTE, mencionada no item 4.2.1, que tal atribuição deveria ser exercida pelos inspetores do trabalho.

Entretanto, por uma questão de eficiência na utilização dos recursos humanos do país, defende-se que o PSCO para fiscalizar o cumprimento da CTM/2006, numa inspeção inicial, deva ser também o inspetor naval do GEVI/GVI. Os fundamentos para tal posicionamento são os seguintes:

- a) Os inspetores navais da Marinha do Brasil já realizam inspeções PSC com base nas convenções e resoluções da OMI, possuindo inclusive um percentual mínimo de navios inspecionados a ser atingido²⁵⁴.
- b) Os inspetores navais da Marinha do Brasil baseiam-se na resolução A.1155(32) da OMI que fornece orientações básicas sobre a realização de inspeções PSC, na sequência da revogação²⁵⁵ sucessiva de outras resoluções que tratavam do mesmo

²⁵¹ A indeterminação foi inclusive denunciada pela entidade de representação dos trabalhadores marítimos brasileiros, a Confederação Nacional dos Trabalhadores nos Transportes Aquaviários e Aéreos, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF) ao Comitê de Peritos sobre a Aplicação de Convenções e Recomendações da OIT cujo trabalho constitui a pedra angular do sistema de supervisão da OIT sobre normas internacionais do trabalho. O relatório do comitê, analisando as informações do governo brasileiro e da CONTTMAF, destacou que embora a autoridade do trabalho efetue inspeções pelo Estado do porto, estas ainda não fazem parte de um sistema de inspeção e controle. O comitê chamou a atenção do governo para a necessidade de estabelecer um sistema eficaz de inspeção e controle pelo Estado do porto e solicitou ao governo informações pormenorizadas sobre as medidas tomadas a este respeito (ILO, 2023).

²⁵² CAVALCANTE FILHO, 2021.

²⁵³ BRASIL, c2007.

²⁵⁴ Vide item 1.3 (ARGENTINA, 2020).

²⁵⁵ A 32-Res.1155 RECALLING ALSO resolution A.1138(31), by which it adopted Procedures for port State control, 2019 (hereafter referred to as the "Procedures"), following successive revocation of resolutions A.1119(30), A.1052(27), A.882(21), A.787(19), A.742(18), A.597(15) and A.466(XII) (IMO, 2021).

tema²⁵⁶. A resolução A.1155(32), por se tratar de uma resolução da OMI, não elenca a CTM/2006, da OIT, como uma convenção relevante²⁵⁷. No entanto, no apêndice 12 é apresentada uma lista de certificados e documentos que devem ser exigidos, de várias convenções internacionais, entre os quais os documentos de conformidade com a CTM/2006. Desta forma, com fundamento na resolução em exame, podem os inspetores navais da Marinha do Brasil, ao realizarem inspeção PSC, exigirem a documentação que comprove a conformidade com a CTM/2006.

- c) O MoU de Vinã del Mar, acordo regional celebrado pela AMB, relaciona a CTM/2006 como convenção relevante a ser observada na inspeção PSC, ou seja, os inspetores navais da Marinha do Brasil podem exigir, ao realizarem inspeção PSC, a apresentação de documentação que comprove a conformidade com a CTM/2006.
- d) Existe um déficit no número de auditores fiscais do trabalho (AFT)²⁵⁸ no Brasil, em especial daqueles com qualificação/treinamento para efetuar a fiscalização do trabalho marítimo²⁵⁹.

²⁵⁶ A 32-Res.1155 - CHAPTER 1 – GENERAL 1.1 PURPOSE This document is intended to provide basic guidance on the conduct of port State control inspections in support of the control provisions of relevant conventions and parts of the IMO Instruments Implementation Code (III Code) (resolution A.1070(28)) and afford consistency in the conduct of these inspections, the recognition of deficiencies of a ship, its equipment, or its crew, and the application of control procedures (IMO, 2021).

²⁵⁷ A 32-Res.1155 - 1.2.1 These Procedures apply to ships falling under the provisions of: .1 the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS 1974); .2 the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS PROT 1988); .3 the International Convention on Load Lines, 1966, as amended (LL1966); .4 the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, as amended (LL PROT 1988); .5 the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, as amended (MARPOL); .6 the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW 1978); .7 the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, as amended (TONNAGE 1969); .8 the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 (AFS 2001); .9 the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended (COLREG 1972); .10 the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC 1969); .11 the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended (CLC PROT 1992); .12 the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (BUNKERS 2001); .13 the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004, as amended (BWM 2004); and .14 the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (NAIROBI WRC 2007), hereafter referred to as the relevant conventions (IMO, 2021).

²⁵⁸ Dados apresentados pela categoria dão conta de que dos 3.644 cargos de AFT no Brasil, cerca de 1.700 estão vagos. O último concurso foi realizado em 2013 e hoje, de acordo com o documento, há pouco mais de 1.900 auditores fiscais em atividade (BRIGATTI, 2023).

²⁵⁹ O insuficiente número de inspetores do trabalho foi inclusive registrado pela OIT, ao analisar o primeiro relatório enviado pelo governo brasileiro acerca da implementação da CTM/2006. O comitê de peritos da OIT destacou que o governo brasileiro informou que vinte inspetores do trabalho foram treinados para realizarem inspeções em navios estrangeiros, mas que tal quantitativo não foi ajustado para permitir o efetivo cumprimento dos novos compromissos assumidos pelo Brasil com a ratificação da convenção, especialmente no que se refere ao necessário aumento de inspetores do trabalho empregados para realizar o controle pelo Estado do porto (ILO, 2023).

Ainda no que se refere ao PSCO que fiscalizará o cumprimento da CTM/2006 importante ter em conta²⁶⁰ que o Estado do porto deve ter um número adequado de PSCO, devidamente qualificados e treinados para realizar a inspeção PSC no contexto da CTM/2006. Sendo assim, nos termos da CTM/2006, os inspetores navais da Marinha do Brasil que atuarão como PSCO, realizando a inspeção inicial, devem, entre outros requisitos, serem devidamente orientados e treinados para o exercício desta atribuição.

Não há dúvidas de que a atuação destes agentes vai além da formalidade e da frieza da lei, não se limitando a uma mera verificação documental. O trabalho realizado pelos PSCO tem grande alcance social, trazendo dignidade ao trabalhador marítimo.

Cumprir pontuar que, apesar da inexistência de regulamentação específica no Brasil sobre a definição do órgão que realizará as inspeções (PSC) nos navios para verificar cumprimento da CTM/2006, normatização que seria importante para legitimar a atuação dos PSCO, na prática ela tem sido realizada pelos inspetores navais da Marinha do Brasil. Assim dizendo, os inspetores navais da Marinha do Brasil têm exigido a apresentação dos documentos previstos na CTM/2006, em sede de inspeção PSC. Tanto é que no site da DPC (GEVI) tem disponível as listas de verificações²⁶¹ utilizadas pelos inspetores navais para as diversas inspeções realizadas, entre as quais a PSC. O apêndice 1-A-8 do documento em referência é a lista de verificação para a CTM/2006 e exige a apresentação do CTM e da DCTM, nada mencionando sobre o certificado do seguro de garantia financeira.

No apêndice referido consta uma nota explicando que os documentos das convenções da OIT serão exigidos pelos inspetores navais, agentes da AMB, com fundamento no inciso IV do art. 17 da lei complementar nº 97/1999²⁶² e no apêndice 12 da resolução A.1155(32) da OMI, acima mencionada. A nota afirma ainda que as não conformidades não serão lançadas em relatório, mas serão informadas imediatamente à fiscalização do trabalho, para adoção das medidas cabíveis, ou seja, para uma inspeção mais detalhada, rigorosa.

Neste ponto, em complemento a posição defendida acima, entende-se que nesta segunda etapa, ou seja, quando for efetuada uma inspeção detalhada, deverá ela ser conduzida pelos inspetores do trabalho, auditores fiscais vinculados à Secretaria de Inspeção do Trabalho do MTE. Isto porque tais profissionais são altamente qualificados, especialistas nas áreas do direito

²⁶⁰ Vide itens 1.5.3 e 1.6.

²⁶¹ BRASIL, 2001a.

²⁶² Art. 17. Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares: IV - implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas (BRASIL, 1999).

do trabalho, engenharia de segurança, medicina do trabalho etc., ou seja, conhecimentos importantes quando há suspeita de violação aos dispositivos da CTM/2006.

Pela literalidade da CTM/2006 a inspeção inicial feita pelo Estado do porto, deverá restringir-se ao exame da existência e validade do Certificado de Trabalho Marítimo (CTM) e da Declaração de Conformidade de Trabalho Marítimo (DCTM). A apresentação de tais documentos pelo navio constitui presunção relativa, prova *prima facie* de conformidade com os requisitos da CTM/2006²⁶³.

No entanto, caso o PSCO verifique a existência de indícios de que os documentos apresentados são falsos ou que não refletem a realidade, que as condições de trabalho e de vida a bordo do navio não estão em conformidade com os dispositivos da CTM/2006, que o navio trocou de bandeira a fim de se eximir de suas responsabilidades, ou no caso de queixas de descumprimento efetuadas pela gente do mar, proceder-se-á uma inspeção mais detalhada, minuciosa²⁶⁴.

A inspeção rigorosa será realizada, nos termos da convenção, quando se estiver diante de condições de trabalho e de vida supostamente deficientes, perigosas para a saúde e segurança do trabalhador marítimo, ou quando o PSCO, constatar indícios de grave infração aos dispositivos da CTM/2006, inclusive dos direitos da gente do mar. Entre os documentos listados pela CTM/2006 que devem ser exigidos no momento de uma inspeção rigorosa tem-se a evidência documental de garantia financeira.

O mesmo entendimento consta do MoU de Viña del Mar ao estabelecer que, para verificar o cumprimento de uma norma internacional, deverá ser feita uma inspeção inicial²⁶⁵, consistente em uma visita a bordo do navio para verificar a validade e existência dos certificados e documentos pertinentes, estado geral do navio, dos equipamentos e da tripulação. No entanto, caso haja motivos fundados, uma inspeção mais minuciosa deverá ser realizada²⁶⁶.

O apêndice 20 do MoU de Viña del Mar enuncia diretrizes para os PSCO que realizam inspeções ao abrigo da CTM/2006. No item 2.2, que trata da inspeção inicial, consta a necessidade de apresentação do CTM e da DCTM, e, nos mesmos moldes da CTM/2006, o MoU em análise entende que a exibição de tais documentos constitui prova *prima facie* do cumprimento dos requisitos da convenção. O dispositivo em comento ressalva a possibilidade dos PSCOs exigirem outros documentos que julgarem pertinentes, mas não afirma, de forma

²⁶³ CTM/2006, regra 5.2.1, n.º.2 (ILO, 2006a).

²⁶⁴ CTM/2006, norma A5.2.1, 1 a, b, c e d (ILO, 2006a).

²⁶⁵ Capítulo 2 – Inspecciones por el Estado Rector Del Puerto, 2.2 inspecciones iniciales (ARGENTINA, 2020).

²⁶⁶ Capítulo 2 – Inspecciones por el Estado Rector del Puerto, 2.5 Inspecciones más detalladas (ARGENTINA, 2020).

categorica a necessidade de exibição de evidencia documental de garantia financeira para repatriação, desde a inspeção inicial.

Neste momento importante destacar que apesar da CTM/2006, do MoU de Vinã del Mar e da DPC (GEVI -lista de verificação) estabelecerem que a inspeção inicial feita pelo Estado do porto deverá restringir-se ao exame da existência e validade do Certificado de Trabalho Marítimo (CTM) e da Declaração de Conformidade de Trabalho Marítimo (DCTM), a melhor prática seria, já na inspeção inicial, exigir evidência documental de garantia financeira, e não apenas, e se for o caso, de uma inspeção rigorosa.

Este entendimento decorre de uma interpretação sistemática do texto convencional, vez que a regra 5.2.1 manteve a sua redação inicial, mas precisa ser harmonizada com os novos requisitos incluídos pela emenda de 2014, entre ela a necessidade de garantia financeira para repatriação dos marítimos abandonados. A exigência de garantia financeira para repatriação, desde a inspeção inicial, estaria inclusive em harmonia com a resolução A.1155(32)²⁶⁷, da OMI sobre procedimentos de PSC.

A resolução A.1155(32), por se tratar de uma resolução da OMI, não elenca a CTM/2006, da OIT, como uma convenção relevante²⁶⁸. No entanto, no apêndice 12 é apresentada uma lista de certificados exigidos e documentos, de várias convenções internacionais, incluindo o CTM, a DCTM e o certificado de seguro de garantia financeira, exigidos pela CTM/2006.

Concluindo e resumindo este tópico defende-se que a inspeção PSC inicial deverá ser conduzida pelos inspetores navais da MB, e, havendo motivos fundados, será efetuada uma inspeção rigorosa que será levada a cabo pelos inspetores do trabalho. Além disso, defende-se

²⁶⁷ (IMO, 2021).

²⁶⁸ A 32-Res.1155 - 1.2.1 *These Procedures apply to ships falling under the provisions of: .1 the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS 1974); .2 the Protocol of 1988 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as amended (SOLAS PROT 1988); .3 the International Convention on Load Lines, 1966, as amended (LL1966); .4 the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966, as amended (LL PROT 1988); .5 the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the 1978 and 1997 Protocols, as amended (MARPOL); .6 the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended (STCW 1978); .7 the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, as amended (TONNAGE 1969); .8 the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 (AFS 2001); .9 the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended (COLREG 1972); .10 the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC 1969); .11 the Protocol of 1992 to amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended (CLC PROT 1992); .12 the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001 (BUNKERS 2001); .13 the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004, as amended (BWM 2004); and .14 the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 (NAIROBI WRC 2007), hereafter referred to as the relevant conventions (IMO, 2021).*

que, interdependente que quem for atuar como PSCO, deve ser exigido, desde a inspeção inicial, a evidencia documental de garantia financeira.

Em harmonia com o que foi defendido nos tópicos anteriores a garantia financeira para repatriação que deverá ser exigida pelo PSCO, desde a inspeção inicial, é aquela emitida por um clube de P&I integrante do grupo internacional, devendo ser verificada a validade e os beneficiários da cobertura.

4.3 Abandono de marítimos no Brasil

O abandono de marítimos em portos estrangeiros não é um problema estranho ao Brasil. Na base de dados²⁶⁹ conjunta da OMI e da OIT sobre incidentes comunicados de abandono de marítimos, que possui assentos desde 2004, há registros de dois casos ocorridos em portos brasileiros, mas sabe-se que número é maior, já que muitos casos não são notificados²⁷⁰.

Os dois casos ocorreram após a adoção das emendas de 2014 à CTM/2006 que, entre outras alterações, trataram da situação dos marítimos abandonados.

O primeiro caso registrado envolve o navio Varada Maresias, bandeira de Singapura, cuja tripulação foi abandonada no porto de Macaé em 09 de março de 2017 e repatriada somente em 15 de janeiro de 2018. O clube de P&I providenciou a repatriação da tripulação e o pagamento de 4 meses de salário. A situação ainda consta no banco de dados como não resolvida, eis que em andamento processo judicial no qual os marítimos discutem débitos salariais superiores aos suportados pelo garantidor financeiro. A embarcação permanece fundeada no Rio de Janeiro, guarnecida por tripulação nacional, em cumprimento a decisão judicial que determinou sua detenção²⁷¹.

O segundo caso registrado, envolvendo o navio Srakane, ocorreu poucos dias após a publicação do Decreto 10.671 de 09 de abril de 2021 que promulgou o texto da CTM/2006, já com as alterações introduzidas pela emenda de 2014, ou seja, quando já havia sido normatizada a questão do abandono de marítimos. A tripulação do navio cargueiro Srakane, bandeira do Panamá, composta por 15 marítimos nacionais da Ucrânia, Geórgia e Montenegro, foi abandonada no Porto de Santos em 30 de abril de 2021.

²⁶⁹ ILO, 2021a.

²⁷⁰ Cite-se o exemplo do navio ADAMASTOS, de bandeira da Libéria, cuja tripulação foi abandonada no porto de Rio Grande em 2014 (BRASIL, 2015).

²⁷¹ ILO, 2021a.

Durante o período em que a tripulação esteve em estado de abandono no Brasil, a Autoridade Marítima Brasileira (AMB), através de seus agentes e representantes, inspecionou a embarcação e participou de diversas reuniões com representantes do armador e órgãos públicos a fim de resolver o problema. A Superintendência Regional do Trabalho e Emprego do Estado de São Paulo (SRTE-SP), após avaliar a situação da tripulação que estava sem recebimento de salários há mais de quatro meses e com histórico de falta de alimentos, combustível, material de manutenção, equipamentos de segurança etc., reconheceu a situação de abandono da tripulação, nos termos da CTM/2006²⁷².

No entanto, lamentavelmente, em que pese tenha a AMB constatado a delicada situação em que se encontrava a tripulação, defendeu que esta não poderia ser repatriada sem substituição²⁷³, sob pena de comprometimento da segurança da navegação²⁷⁴ e a fim de garantir a ininterrupção do tráfego aquaviário e evitar danos ao meio ambiente marinho no canal do Porto de Santos.

Felizmente, em agosto de 2021, o clube de P&I providenciou a repatriação da tripulação e o pagamento de 4 meses de salário. A embarcação permanece detida em AJB, em

²⁷² *Comments and Observations. Govt. of Brazil 17 de julho de 2021 In a meeting held by the SRTE-SP to establish the current situation of the crew of the M/V SRAKANE, the following information was collected by the said authority through recent inspections and from the crew's testimonies: • non-existence of valid employment contracts; • non-compliance with the Shipowner's duty to repatriate the crew at the shipowner's expense; • history of lack of food, fuel, maintenance materiel and safety equipment, noting that the crew found themselves without adequate support and means for work and subsistence; • non-payment of wages for more than four months and lack of interest in solving the ship's and crew's problems (expired employment contracts), indicating that the Shipowner unilaterally broke their ties with the seafarers; and • the company "CBA Exportação de Produtos Agrícolas Ltda", guarantor and holder of the OWNERSHIP of the ship, according to the Conduct Adjustment Agreement drawn up with the Attorney General for Labour of the 15th Region, has been sending essential supplies irregularly and paying small amounts for emergency expenses in place of the Shipowner. Finally, that coordinator understands that the crew aboard the NM "Srakane" are in a situation of abandonment by their employers, under the terms of Convention 186, of the International Labour Organization (ILO, 2021a).*

²⁷³ *Comments and Observations. Govt. of Brazil 17 de julho de 2021 The CPSP will send a letter to the Panamanian Consulate, emphasizing that, in the event of the crew's repatriation, there is a need to replace it, in advance, with a new one. An essential condition for the vessel's maintenance, respecting the provisions of its CTS, thus ensuring the vessel's safety, uninterrupted waterway traffic and avoiding damage to the marine environment in the channel of the Port of Santos (ILO, 2021a).*

²⁷⁴ *Comments and Observations. Govt. of Brazil 17 de julho de 2021. As a result of the last action, the Ministry of Public Labour Prosecution filed a public civil motion seeking a court-ordered seizure of the vessel. The Maritime Authority informed the Ministry of Public Labour Prosecution of the possibility of crew abandonment and, subsequently, the vessel. It was also suggested not to evacuate and repatriate the crew, not to compromise the safety of navigation (ILO, 2021a).*

cumprimento a decisão judicial, a fim de garantir o pagamento de valores pendentes, razão pela qual a situação ainda consta no banco de dados como não resolvida²⁷⁵, em disputa judicial²⁷⁶.

Nos dois casos ocorridos em portos brasileiros a situação foi reportada à OIT, para registro no banco de dados, pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte (ITF) e não pelo Governo brasileiro. A falta de comunicação estatal à OIT acerca dos casos de abandono de marítimos ocorridos em seus portos, bem como o posicionamento da AMB no sentido de que, para permitir o repatriamento dos marítimos abandonados seria necessária a prévia substituição da tripulação, priorizando a segurança da navegação em detrimento do elemento humano, demonstram o despreparo do país no tratamento e regulamentação de tão grave situação.

O despreparo e o desconhecimento do Governo no que se refere ao assunto já se evidenciava durante as fases do processo de internalização do texto internacional, quando o ainda projeto de decreto legislativo foi submetido à apreciação do Congresso Nacional.

Isso porque, no parecer emitido pela Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional, do Congresso Nacional, equivocadamente, afirmou-se que a legislação nacional (trabalhista e NORMAM) seria compatível e suficiente para tratar dos direitos e deveres previstos na CTM/2006 e que por esse motivo não se vislumbraria “*grandes e urgentes alterações a serem realizadas internamente a fim de se atender às obrigações da Convenção*”²⁷⁷.

O parecer acima referido foi emitido em 2017²⁷⁸ e desde então, baseada na equivocada premissa da desnecessidade de normatização interna para atender às obrigações estabelecidas na CTM/2006, pouco se fez no âmbito interno para dar efetividade à norma internacional.

Além da publicação do Decreto 10.671 de 09 de abril de 2021 que promulgou no direito interno o texto da CTM/2006, alterações extremamente pontuais e de pouca relevância foram

²⁷⁵ *A case is considered resolved if, and only if, the ILO has received clear advice from the Member State or organization having originally provided the information that: (i) all seafarers who have expressed the desire to be repatriated has been successfully repatriated; and (ii) the totality of all outstanding remuneration and contractual entitlements has been paid and duly received by all seafarers (ILO, 2022a).*

²⁷⁶ ILO, 2021a.

²⁷⁷ Deve-se ressaltar que, embora o Brasil ainda não tenha ratificado a Convenção, o Ministério do Trabalho e Emprego já verificou, por meio de estudos comparativos realizados pela Comissão Permanente Nacional Aquaviária – CPNA, que é realizado, em âmbito nacional, a necessária inspeção do trabalho, e que as demais regras da Convenção também são atendidas pela CLT e pelas Normas da Autoridade Marítima – NORMAM, questões essas que, estamos certos, serão analisadas pormenorizadamente pela Comissão de Trabalho, de Administração e Serviço Público – CTASP. A se confirmar o parecer desse estudo comparativo da CPNA, não se vislumbrarão, portanto, grandes e urgentes alterações a serem realizadas internamente a fim de se atender às obrigações da Convenção, o que vem a reforçar a necessidade da pronta aprovação congressional e adesão do Brasil à CTM, de modo a garantir a conformidade da frota mercante brasileira ao sistema de certificação e inspeção em condições internacionalmente competitivas (BRASIL, 2019).

²⁷⁸ BRASIL, 2017.

efetuadas na NORMAM 201/DPC²⁷⁹, além de ter sido publicada a já mencionada portaria nº. 3.802 de 16 de novembro de 2022 que regulamentou de forma insuficiente as disposições da CTM/2006.

A inadequação da forma como o Governo brasileiro regulamentou a questão dos marítimos abandonados foi observada pela própria OIT, através da Comissão de Peritos para a Aplicação das Convenções e Recomendações (CEACR), ao analisar o relatório anual enviado pelo Brasil com as medidas adotadas para execução das convenções ratificadas²⁸⁰, entre elas a CTM/2006²⁸¹.

Entre outras observações, o CEACR chamou a atenção do Governo brasileiro para a questão relativa à implementação da regra 2.5 (Repatriação), solicitando que os comentários sejam respondidos em 2025²⁸². O CEACR consignou que não foram adotadas medidas, pelo Governo brasileiro, para dar cumprimento aos requisitos das alterações de 2014, sendo certo que tais disposições exigem a adoção de leis e regulamentos nacionais.

O CEACR destacou que no relatório, em diversos momentos, o Governo brasileiro se refere a aplicação direta da CTM/2006, ou, em alguns casos, não restou claro qual seria a legislação ou outras medidas (por exemplo, convenções coletivas) aplicáveis, uma vez que as disposições existentes são contraditórias ou não foram atualizadas para incorporar os requisitos específicos da CTM/2006. Também foram destacadas as observações ao relatório feitas pela CONTTMAF, no sentido de que o processo de implementação da CTM/2006 não fora concluído no Brasil, pois a autoridade competente ainda não teria publicado todos os instrumentos legais necessários para sua efetiva aplicação.

O CEACR destacou que o Governo brasileiro teria mencionado o Decreto nº 6.968/2009, de 29 de setembro de 2009, que internalizou a Convenção de Repatriação de Marítimos (nº 166) como exemplo de legislação nacional, que trataria da questão relativa ao repatriamento de marítimos. No entanto, o CEACR ressaltou que a convenção nº. 166 foi automaticamente denunciada pelo Brasil após a ratificação da CTM/2006. A comissão avaliadora alegou ainda que algumas disposições da convenção nº 166 são diferentes da

²⁷⁹ BRASIL, [2023].

²⁸⁰ Artigo 22 da Constituição da OIT: Os Estados-Membros comprometem-se a apresentar à Repartição Internacional do Trabalho um relatório anual sobre as medidas por eles tomadas para execução das convenções a que aderiram. Esses relatórios serão redigidos na forma indicada pelo Conselho de Administração e deverão conter as informações pedidas por este Conselho (ILO, c2017, tradução nossa).

²⁸¹ ILO, [2019].

²⁸² *The government is asked to reply in full to the present comments in 2025* (ILO, 2020b).

CTM/2006, pois, em alguns casos, aquela permite que o armador possa descontar dos marítimos os custos com a repatriação²⁸³.

Na sequência das observações o CEACR consignou que o Governo brasileiro teria informado que aplica a instrução normativa nº 2 de 08 de novembro de 2021 do Ministério do Trabalho e Previdência, mas que tal normativo, refere-se a diretrizes e instrumentos internacionais (convenção 147 e convenção 166) que foram revisados pela CTM/2006²⁸⁴.

Em outros termos, a instrumentação normativa nº, 02 que continua em vigor e sendo aplicada, tendo inclusive sido alterada recentemente, não foi atualizada para incorporar todos os requisitos da CTM/2006.

Em especial para a presente pesquisa destaca-se que ao tratar da questão relativa ao direito à repatriação a instrução normativa refere-se à Convenção nº 166 (convenção de repatriamento) que foi revisada pela CTM/2006 e denunciada automaticamente pelo Brasil após ratificação deste instrumento internacional.

No que se refere a um sistema de garantia financeira destinado a proteger os marítimos abandonados na eventualidade do seu abandono, o governo brasileiro informou que não possui regulamentação específica sobre o assunto e que seriam aplicáveis as disposições pertinentes previstas na CTM/2006.

Considerando que o objetivo desta pesquisa é analisar a necessidade de normatização interna para tratar da responsabilidade do Brasil, enquanto Estado controlador do porto, no que se refere a situação dos marítimos abandonados, importante também analisar os comentários do CEACR relativos às inspeções PSC.

O Governo brasileiro informou que a autoridade do trabalho brasileira efetua inspeções pelo Estado do porto, mas que estas ainda não fazem parte de um sistema de inspeção e controle. Aduziu que tal sistema será implementado em cooperação com a Marinha do Brasil, que já assume o controle pelo Estado do porto em relação às convenções da OMI²⁸⁵.

O CEACR destacou os comentários feitos pela CONTTMAF de que o número informado de inspetores do trabalho que foram treinados para realizar inspeções em navios estrangeiros não seria suficiente para permitir o efetivo cumprimento dos novos compromissos

²⁸³ BRASIL, 2009.

²⁸⁴ As seguintes diretrizes para a inspeção das condições de trabalho a bordo de navios baseiam-se nas disposições da Convenção (147) e em outras convenções e artigos de convenções enumeradas no anexo da Convenção (147). Tem por objetivo orientar as administrações navais dos países de matrícula, em seu território e no estrangeiro, assim como as autoridades portuárias e os inspetores de navios, em geral, na inspeção de navios de bandeira nacional ou estrangeira, no que concerne aos níveis de segurança, condições de vida e de emprego da gente do mar, inclusive a previdência social, como estão definidos na Convenção (147) (OIT, 1994).

²⁸⁵ Em sintonia com o que foi defendido no item 4.2.2

assumidos pelo Brasil com a ratificação da CTM/2006, especialmente para realizar as inspeções PSC.

Nesse contexto, e com fundamento no artigo I da CTM/2006 que estabelece que todo Membro se compromete a conferir pleno efeito as disposições da convenção, o CEACR declarou que espera que o Governo adote, num futuro próximo, todas as medidas necessárias para resolver eventuais incoerências ou lacunas na sua legislação ou noutras medidas de execução, em consulta com as organizações de marítimos e armadores, a fim de dar pleno efeito à convenção²⁸⁶.

A inércia normativa do Brasil acerca da implementação da CTM 2006, já que não publicou todos os instrumentos normativos necessários a sua efetiva aplicação, está em desacordo com as próprias finalidades deste instrumento internacional, quais sejam: a) estabelecer um conjunto sólido de direitos e princípios; b) permitir um grau considerável de flexibilidade na forma como os Membros implementam esses direitos e princípios; e c) assegurar que o cumprimento e o controle da aplicação dos direitos e princípios ocorram de maneira devidamente apropriada²⁸⁷.

Não há dúvidas de que o Brasil, na condição de Estado Membro, tem o dever de conferir pleno efeito às disposições da Convenção, bem como o de cooperar com os demais Membros a fim de assegurar a efetividade do instrumento. Diversos países já realizaram estudos sobre o tema, sendo necessário que o Brasil também se defronte com toda a problemática relacionada aos casos de abandonos de marítimos e o sistema de garantia financeira destinado a assegurá-los. A falta de um regramento interno suficientemente claro sobre a matéria gera insegurança jurídica, seja antes ou após o ingresso da embarcação, em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).

Nesta conjuntura, estabelecida a necessidade de regulamentação interna para tratar da obrigatoriedade da exigência de garantias financeiras por parte de embarcações estrangeiras que demandem portos nacionais no que se refere aos direitos dos trabalhadores marítimos de serem repatriados em caso de abandono, faz-se necessário definir qual será o instrumento adequado para normatizar tal questão.

²⁸⁶ BRASIL, 2001a.

²⁸⁷ CTM/2006, Nota explanatória sobre as regras e o código (BRASIL, 2021a).

4.4 Do instrumento de normatização brasileira para garantir a repatriação dos marítimos nos casos de abandono.

A Constituição Federal de 1988 atribui à União a competência para legislar sobre regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial e, em observância a esse mandamento constitucional foi editada a Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997 (LESTA) que dispõe sobre a segurança da navegação em AJB²⁸⁸.

A LESTA estabelece que cabe à AMB promover a sua implementação e execução com o propósito de assegurar a salvaguarda da vida humana e a segurança da navegação, no mar aberto e hidrovias interiores, e a prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio²⁸⁹.

No artigo 39 do diploma legal em exame é estabelecido que a autoridade marítima é exercida pelo Comando do Marinha, o que é reforçado pelo artigo 17, parágrafo único da LC 97 de 09 de junho de 1999 que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. A lei complementar estabelece ainda que, entre as atribuições subsidiárias particulares da Marinha do Brasil, destaca-se a de prover a segurança da navegação aquaviária e a de contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar.

O artigo 4º da LESTA estabelece que é atribuição da AMB, entre outras, elaborar normas para o tráfego e permanência das embarcações nas águas sob jurisdição nacional, bem como sua entrada e saída de portos, atracadouros, fundeadouros e marinas e a realização de inspeções navais e vistorias²⁹⁰.

Nesta conjuntura cabe à MB como AMB, representada pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), emitir as normas da Autoridade Marítima (NORMAM) para regular os assuntos a ela delegados por meio do art. 4º da LESTA.

A LESTA estabelece ainda, no seu artigo 5º, que uma embarcação estrangeira, submetida à inspeção naval (PSC) pode ser ordenada a não entrar no porto, caso apresente

²⁸⁸ Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial (BRASIL, 1988).

²⁸⁹ BRASIL, 1997.

²⁹⁰ Conforme leciona Sergio Ferrari: “O estabelecimento de normas por meio de ato secundário, a NORMAM, e não diretamente pela lei, não significa lesão ao princípio da legalidade, nem afeta a legitimidade da tipificação. Trata-se de delegação amplamente aceita no Direito Brasileiro, muito semelhante ao que ocorre no âmbito das agências reguladoras que, autorizadas por um único dispositivo de lei, expedem inúmeras normas, através de atos secundários (resoluções, portarias, regulamentos), que tipificam infrações e estabelecem sanções. Apesar da controvérsia que, até o final do século passado, ainda havia no assunto, hoje já se tem por pacificada essa possibilidade (FERRARI, 2017).

irregularidades na documentação que configurem ameaça de danos à tripulação, a terceiros ou à segurança do tráfego aquaviário.

Não bastasse as delegações de competência expressamente previstas na LESTA, o Presidente da República, regulamentando a citada lei, emitiu o Decreto nº 2.596 de 1998 (RLESTA)²⁹¹ que estabelece no artigo 7º que:

[...] constitui infração às regras do tráfego aquaviário a inobservância de qualquer preceito deste Regulamento, de normas complementares emitidas pela autoridade marítima e de ato ou resolução internacional ratificado pelo Brasil, sendo o infrator sujeito às penalidades indicadas em cada artigo (BRASIL, 1998).

Corroborando a possibilidade de a AMB estabelecer normas complementares tem-se o artigo 30 do mesmo decreto regulamentador que estabelece a necessidade de ouvir o Ministério dos Transportes quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que possam ter repercussão nos aspectos econômicos e operacionais do transporte marítimo²⁹².

Com efeito, a AMB, ao estabelecer uma NORMAM, deve a editar seguindo o fundamento de validade da lei que expressamente lhe delegou o poder regulamentar.

Sabe-se que poder regulamentar é a prerrogativa conferida à Administração Pública de editar atos gerais para complementar as leis e possibilitar sua efetiva aplicação. Trata-se de ato de natureza derivada (ou secundária) que somente é exercido à luz de lei já existente, a finalidade é complementar a lei²⁹³.

A amplitude e o conteúdo do poder regulamentar estão limitados aos contornos legais, subordinando-se aos preceitos nela previstos. Nesse seguimento não pode a Administração Pública alterar a lei sob a alegação de que estaria regulamentando-a, caso assim o faça cometerá abuso de poder regulamentar, pois terá invadido a competência do Poder Legislativo. Registre-se que o Congresso Nacional pode inclusive sustar os atos do Poder Executivo que exorbitem o poder regulamentar, vide artigo 49, inciso V da Constituição Federal de 1988.

O poder regulamentar se processa, principalmente por decretos, no entanto, existem atos normativos que, editados por outras autoridades administrativas, também estão inseridos no poder regulamentar, cite-se, como exemplo as instruções normativas, resoluções, portarias, NORMANs etc.

²⁹¹ BRASIL, 1998.

²⁹² A autoridade marítima ouvirá o Ministério dos Transportes quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que possam ter repercussão nos aspectos econômicos e operacionais do transporte marítimo (BRASIL, 1998).

²⁹³ MOREIRA, 2011.

No esquema clássico de separação de poderes cabe ao legislativo o poder de editar as leis, no entanto, atualmente, em virtude da crescente complexidade das atividades técnicas da Administração, tem ocorrido o fenômeno da deslegalização. O fenômeno conhecido como “crise da lei” é o principal sustentáculo para a deslegalização, uma vez que o legislativo tem se mostrado incapaz de agir tempestivamente acompanhando a dinâmica social²⁹⁴.

Na deslegalização a competência para regular certas matérias se transfere da lei (ou ato análogo) para outras fontes normativas por autorização do próprio legislador²⁹⁵.

Deve-se apenas atentar para que o órgão da Administração Pública, a quem seja incumbido tal poder regulamentar, o exerça somente após realização de um juízo de ponderação para aferição da legalidade da norma administrativa produzida.

A função regulamentadora deve assim ponderar todos os interesses, públicos e privados, envolvidos a fim de atingir o equilíbrio dos valores que estão em jogo, ou seja, a fim de que seja satisfeito o interesse mais adequado e justo²⁹⁶.

O juízo de ponderação que deve ser exercido pela Administração Pública, no caso em exame pela AMB, se perfaz na análise da adequação, necessidade e proporcionalidade em sentido estrito da norma a ser editada²⁹⁷.

Sendo assim, deve a AMB analisar os reflexos de tal escolha para o Brasil de modo a garantir que os direitos dos trabalhadores marítimos sejam assegurados, mas sem criar entraves e obstáculos excessivos, excluindo o Brasil como porto importante para o transporte marítimo internacional²⁹⁸.

Não há dúvidas de que a previsão em NORMAM da obrigatoriedade de se estabelecer que embarcações estrangeiras que demandem portos nacionais sejam obrigadas a contratar garantia financeira fornecida por clube P&I, integrante do grupo internacional (IG), a fim de assegurar o direito de repatriação dos marítimos na eventualidade do ser abandono, atende ao crivo do juízo de ponderação.

A norma é adequada vez que a exigência se revela pertinente para garantir a eficácia do direito à repatriação assegurado aos marítimos pela CTM/2006. Além disso a norma é necessária, pouca gravosa e não inviabiliza a concorrência. Por fim verifica-se ainda que a

²⁹⁴ BINENBOJM, 2006, p.125-137.

²⁹⁵ SANTOS, 2009, p. 134-152.

²⁹⁶ AVILA, 2003, p. 116.

²⁹⁷ AVILA, 2003, p. 121.

²⁹⁸ Claro que, ao se suprimirem ou se negarem direitos aos trabalhadores marítimos, o serviço prestado pelo armador tem custo inferior ao do seu concorrente, que respeita direitos fundamentais mínimos, garantindo o trabalho digno. Pratica-se o dumping social, prejudicando o trabalhador e a prática, ética e leal, do comércio. (BRASIL, 2018).

norma é proporcional, sendo certo que a exigência traz mais benefícios, já que protege o elemento humano do transporte marítimo, do que desvantagens.

Feitas tais considerações e, considerando que o legislador delegou expressamente o poder regulamentar à AMB, não há óbices para que a AMB estabeleça, por intermédio de NORMAM, a obrigatoriedade de que, embarcações estrangeiras que demandem portos nacionais, sejam obrigadas a contratar garantia financeira fornecida por clube P&I, integrante do grupo internacional (IG), a fim de assegurar o direito de repatriação dos marítimos na eventualidade do ser abandonado.

Registre-se que a AMB é competente para editar tais normativos ainda que a norma tenha repercussão nos aspectos econômicos do transporte marítimo, todavia, nesse caso, deverá ouvir o Ministério dos Transportes, vide artigo 30 do RLESTA,

O normativo administrativo deverá estabelecer ainda os procedimentos que devem ser adotados, quando da realização de uma inspeção PSC, a fim de garantir o adequado tratamento da questão dos marítimos abandonados. Considerando a ausência de normatização brasileira sobre a questão dos marítimos abandonados, fato inclusive reconhecido pelo Governo brasileiro conforme mencionado no tópico anterior, restou evidenciada a necessidade de uma regulamentação doméstica que trate do assunto.

A regulamentação através de NORMAM se revela adequada porque será emitida por órgão da Administração Pública Federal com capacidade técnica para tratar da questão, qual seja, a Marinha do Brasil, e gozará de maior celeridade do que uma lei em sentido formal, que deve observar todo processo legislativo.

5 CONCLUSÃO

No decorrer do presente trabalho os estudos foram direcionados a responder ao questionamento se o Brasil, enquanto Estado controlador do porto, tem uma legislação adequada para tratar da questão dos marítimos abandonados. Além disso, foi avaliado que tipo de garantias financeiras podem ser exigidas pelo Brasil, por parte de embarcações estrangeiras que demandem portos nacionais, no que se refere aos direitos dos trabalhadores marítimos de serem repatriados em caso de abandono.

Para tanto, inicialmente se buscou contextualizar historicamente o instrumento internacional, foram abordados o campo de aplicação, conceitos, estrutura, princípios e responsabilidades do Estado de bandeira e do Estado do porto. Foi feito também um estudo analítico do sistema de inspeção e certificação das condições de trabalho dos marítimos implementada pela convenção. Tal estudo demonstrou responsabilidade não só do Estado de bandeira de fiscalizar, de maneira efetiva, os navios que arvoram o seu pavilhão, mas também Estado do porto que deve zelar pelo cumprimento da CTM/2006

A contextualização histórica foi fundamental para se extrair que a CTM/2006 é uma convenção internacional abrangente sobre trabalho marítimo, que estabelece condições de trabalho dignas para os trabalhadores marítimos e concorre para criação de condições de concorrência leal para os armadores. O objetivo da OIT ao conceber a CTM/2006 foi que ela se tornasse um instrumento jurídico global, o 4º pilar do regime internacional para o transporte marítimo de qualidade.

O novo instrumento internacional se propõe a combater condições de trabalho indignas, degradantes e muitas vezes análogas à escravidão praticadas por muitos armadores em detrimento da sua tripulação. Destaca-se entre tais práticas o abandono de marítimos em portos estrangeiros, situação que deve ser combatida com veemência.

Após esmiuçado o panorama da CTM/2006 passou-se a uma análise do abandono de marítimos propriamente dita, com reconhecimento da evolução da regulamentação internacional deste problema mundial. Foi estudado o direito à repatriação antes da CTM/2006 e após a convenção, já com as alterações introduzidas pelas emendas de 2014 que introduziram a obrigatoriedade de o armador possuir um sistema de garantia financeira destinado a assegurar o exercício de tal direito quando configurado o abandono.

Demonstrou-se que a questão dos marítimos abandonados é um problema antigo e mundial, sendo inaceitável na indústria marítima moderna que os membros da tripulação possam ser abandonados em portos estrangeiros, sem recursos financeiros para regressar a casa,

sem garantia de pagamento dos seus salários e sem meios de subsistência para si e para as suas famílias.

Em que pese as louváveis e necessárias alterações introduzidas pelas emendas de 2014 à CTM/2006, que finalmente definiram o conceito de abandono de marítimos, ocorreu um aumento significativo do número de casos reportados à OIT e registrados no banco de dados. Foi registrado um aumento de menos de 20 casos por ano entre 2011 e 2016, para 40 em 2019, 85 em 2020, 95 em 2021 e 114 casos em 2022. O quantitativo é preocupante e estima-se que o número de marítimos abandonados seja maior, já que muitos casos não são notificados.

A ITF destacou que a maior parte dos casos de abandono de marítimos, de forma surpreendente, envolviam navios que arvoravam bandeiras de Estados que ratificaram a CTM/2006 e aceitaram as emendas de 2014. Nesse contexto, seria razoável imaginar que esses marítimos deveriam ter sido beneficiados pela segurança financeira exigida pela norma A2.5.2. No entanto, não foi o que ocorreu. Ao verificarem as razões da falha do sistema protetivo previsto, constatou-se que menos da metade dos navios envolvidos tinham certificados de seguro válidos e os remanescentes não tinham seguro.

Elucidou-se que, como a CTM/2006 não determinou a forma nem os requisitos para escolha do provedor da garantia financeira, tal regulamentação foi deixada a critério dos Estados-membros. A previsão convencional, por si só, sem a competente regulamentação pelo Estado membro revelou-se inócua. A pesquisa demonstrou que a garantia financeira, fornecida por clube de P&I, integrante do grupo internacional (IG), é a modalidade mais segura e adequada, posto que disponível aos armadores de todo o mundo.

Destacou-se que seria prudente que fosse estabelecido, no campo do direito interno de cada país, que a garantia financeira a ser aceita é aquela fornecida por clube de P&I, integrante do grupo internacional (IG), devendo o clube renunciar expressamente ao princípio do *pay to be paid* e fazer constar o acesso direto dos marítimos ao benefício, numa espécie de estipulação em favor de terceiro. Especificamente no que se refere ao Brasil sustentou-se que poderá a AMB, por intermédio de NORMAM, estabelecer tal obrigatoriedade.

A fim de sanar aparente incongruência da CTM/2006, que não adequou os requisitos do texto original com as alterações introduzidas pela emenda de 2014, defendeu-se a necessidade de comprovação anual da existência e validade da garantia financeira emitida pelo clube de P&I, sob pena de anulação do certificado de trabalho emitido que tem, como regra, validade de cinco anos.

Além disso, foi suscitada a questão da responsabilidade do clube de P&I que não tenha se desincumbido do seu ônus de notificar, previamente à autoridade do Estado de bandeira,

acerca do cancelamento da cobertura securitária. Defendeu-se que, neste caso, deverá o clube responder pelos custos de repatriação dos marítimos, ainda que o cancelamento tenha decorrido da insolvência do armador e do não pagamento das contribuições. Opinou-se também pela necessária alteração da CTM/2006 a fim de obrigar o fornecedor de garantia financeira de notificar não apenas o Estado de bandeira, mas também os marítimos, acerca do cancelamento da cobertura.

Outrossim, buscou-se demonstrar a importância do Estado do porto de intensificar os procedimentos de inspeção *port State control*, em especial no que se refere ao cumprimento da exigência de garantia financeira para os casos de abandono de marítimos. Advogou-se a ideia de que, no Brasil, a AMB pode estabelecer, via NORMAM, que a inspeção PSC, com fundamento na CTM/2006, seja realizada por militares da MB, integrantes do GEVI/GVI que devem exigir, desde a inspeção inicial, a apresentação do CTM, DCTM e prova documental de garantia financeira fornecida pelo clube de P&I.

Restou evidenciado que ao lidar com casos de abandono é essencial que a proteção dos marítimos e o bem-estar das suas famílias esteja em primeiro lugar, sendo assim, o Estado do porto deve facilitar o repatriamento, não criando empecilhos e nem condicionantes. O elemento humano deve ter primazia sobre qualquer outro.

Sendo assim, devem ser implementadas políticas, legislação, medidas administrativas e mecanismos de diálogo social na resolução de casos de marítimos abandonados. Sabe-se que o principal objetivo do diálogo social é promover a construção de consensos e o envolvimento democrático entre as principais partes interessadas no mundo do trabalho, incluído, por óbvio, o marítimo. Somente com o diálogo social poderão ser concebidas e implementadas políticas eficazes destinadas a lidar de maneira adequada com casos de abandono de marítimos.

Toda a literatura pesquisada neste trabalho, nacional e internacional, é uníssona na preocupação com a questão dos marítimos abandonados e com a necessidade de uma adequada regulamentação no campo do direito interno de cada país para tratar da temática.

A CTM/2006 representou um marco legal extraordinário na história laboral marítima, em especial por ter finalmente normatizado a situação dos marítimos abandonados. Entretanto, como toda legislação, precisará de constante aperfeiçoamento para se adequar às novas realidades da indústria marítima que surjam com a evolução da prática marítima social.

Nessa conjuntura o Brasil, na qualidade de Estado do porto, deve ser incentivado a prestar especial atenção à situação dos marítimos abandonados, nos termos da CTM/2006.

Como resposta ao questionamento objeto da presente pesquisa restou demonstrado que a legislação brasileira não se revela adequada para tratar da responsabilidade do Brasil, enquanto Estado controlador do porto, no que se refere a questão dos marítimos abandonados.

Salientou-se que a regulamentação brasileira até o presente momento foi extremamente perfunctória, tratando de maneira genérica da CTM/2006, sem se aprofundar, no entanto, na questão dos marítimos abandonados. Desde a publicação do Decreto 10.671 de 2021, que promulgou no direito interno o texto da CTM/2006, pouco se fez nacionalmente para dar efetividade à norma internacional. Alterações extremamente pontuais e de pouca relevância foram efetuadas na NORMAM 201/DPC, que trata das embarcações de bandeira brasileira destinadas a navegação em mar aberto, além de ter sido publicada a já mencionada portaria nº. 3.802 de 16 de novembro de 2022, que regulamentou de forma insuficiente as disposições da CTM/2006.

As premissas deixaram claro que o abandono de marítimos é um problema real, que afeta pessoas reais e ocorre também em portos brasileiros. Neste rumo é inconteste a necessidade de se regulamentar, no campo do direito interno, a questão dos marítimos abandonados, a fim de dar eficácia à norma internacional.

Foi demonstrada a possibilidade e, em especial, necessidade de, diante da internalização da CTM/2006 no Brasil, de se estabelecer, via norma infralegal com amparo no poder regulamentar estabelecido pelos artigos 3º e 4º da lei nº. 9.537 de 1997, que embarcações estrangeiras que demandem portos nacionais, apresentem garantias financeiras para assegurar os direitos dos trabalhadores marítimos de serem repatriados em caso de abandono.

Sendo assim, a AMB, representada pela DPC, com base nas suas atribuições constitucionais e legais, deve estabelecer, por normativo interno, a exigência de garantias financeiras por parte de tais embarcações, estabelecendo os procedimentos de inspeção e requisitos para aceitação das garantias. No mesmo sentido, os procedimentos a serem adotados, pela AMB, quando constatada a ocorrência de uma situação de marítimos abandonados em AJB devem ser detalhados em NORMAM, priorizando-se sempre o elemento humano.

Somente com uma regulamentação doméstica sobre o assunto é que o Brasil cumprirá o comando insculpido no artigo 1º da CTM/2006, conferindo pleno efeito às disposições do instrumento internacional, a fim de assegurar o direito de toda a gente do mar a um emprego decente.

O Brasil, na qualidade, de importante Estado controlador do porto, não pode quedar-se inerte diante de tão grave e real problema, sendo urgente a necessidade de normatização interna da questão relativa ao abandono de marítimos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, G. M.; BARBOSA JÚNIOR, I. **Marinha do Brasil: uma síntese histórica**. Rio de Janeiro: Diretoria do Patrimônio Histórico e de Documentação da Marinha, 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (Brasil). **Estatístico Aquaviário**. Brasília; DF: ANTAQ, 2023a. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/index.html>. Acesso em: 10 nov. 2023.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (Brasil). **Lista Geral de Autoridades Portuárias Brasileiras**. Brasília; DF: ANTAQ, 2023b. Disponível em: <https://aquarela.antaq.gov.br/single/?appid=91264dbe-c2da-4b58-b0c2-45719e31a891&sheet=c946db22-d97b-49e2-8324-935fb0aedfbc&theme=horizon&opt=currel%2Cctxmenu> Acesso em: 10 nov. 2023.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (Brasil). **Setor portuário movimenta mais de 1,2 bilhão de toneladas em 2022**. Brasília; DF: ANTAQ, 2023c. Disponível em: <https://www.gov.br/antaq/pt-br/noticias/2023/setor-portuario-movimenta-mais-de-1-2-bilhao-de-toneladas-em-2022>. Acesso em 06 dez. 2023.

ALBUQUERQUE, A. Luiz Porto; SILVA, Leo da Fonseca. **Fatos da história naval**. 2 ed. Rio de Janeiro: SDM, 2006.

ANDERSON, P. **Postgraduate diploma in marine insurance: law, practice and the markets: module 3: P&I Clubs and mutual insurance**. Londres: Lloyd's Maritime Academy, 2007.

ARGENTINA. Prefectura Naval. **Acuerdo latino-americano: sobre el control de buques por el estado rector del puerto (Viña del Mar, 1992)**. Secretaría del Acuerdo de Viña del Mar, 2020. Disponível em: https://hrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://alvm.prefectura naval.gov.ar/doc/manual_oserp/3%20-%20Texto%20del%20Acuerdo%20y%20Anexos/Texto%20Acuerdo%202020%20Rev3.pdf. Acesso em: 10 set. 2023.

AVILA, Humberto. **Teoria dos princípios, da definição e aplicação dos princípios jurídicos**. 3. ed. São Paulo: Malheiros, 2003. p.116.

BARBOSA, Marcelo de Souza. **Gerenciamento da costa brasileira e o direito do mar**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015

BAULER, Flavia Oliveira Veiga. BR do Mar e a MLC: a incorporação da Convenção sobre Trabalho Marítimo na Navegação de Cabotagem e o Projeto Estratégico Mar a Mar. *In*: BAULER, Flavia Oliveira Veiga; CHAGAS, Gustavo Luís Teixeira; MEIRINHO, Augusto Grieco Sant'Anna (orgs.). **CONATPA 20 anos de atuação no trabalho portuário e aquaviário**. Brasília, DF: Ministério Público do Trabalho, 2023. p. 291-317.

BINENBOJM, Gustavo. **Uma teoria do direito administrativo: direitos fundamentais, democracia e constitucionalização**. Rio de Janeiro: Ed. Renovar, 2006. p.125-137.

BOOTH, Ken. **A aplicação da lei da diplomacia e da força no mar**. [tradução de José Maria do Amaral Oliveira]. Rio de Janeiro: SDGM, 1989.

BOTH, Vitor Curado. A segurança marítima internacional sob a égide da IMO e a participação do Brasil. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 138, n. 04/04, p. 181-190, 2018.

BRASIL. Câmara dos Deputados. **Projeto de decreto legislativo n. 1.101-b, de 2018** (Da Comissão de Relações Exteriores e de Defesa Nacional). Brasília; DF, 19 set. 2019. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1812529&filename=Avulso%20PDC%201101/2018. Acesso em: 20 mai. 2022.

BRASIL. Congresso Nacional. Câmara dos Deputados. **Mensagem n° 140, de 08 de maio de 2017**. Submete à consideração do Congresso Nacional o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=1691151. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM**: normas da autoridade marítima. Rio de Janeiro: DPC, [2023]. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/normas>. Acesso em: 25 set. 2022.

BRASIL. Ministério da Defesa. Diretoria de Portos e Costas. **NORMAM-202**: normas para autoridade marítima para embarcações empregadas na navegação interior. Rio de Janeiro: DPC, 2023. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/normam-atualizada/NORMAM%20202.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2022.

BRASIL. Ministério da Defesa. Diretoria de Portos e Costas. **NORTEC-04**: normas técnicas para estabelecer procedimentos padronizados para o cumprimento das instruções contidas na NORMAM-04. Rio de Janeiro: DPC, 2001a. Disponível em: <https://SITE>. Acesso em: 10 nov. 2022.

BRASIL. Ministério da Defesa. Portaria nº 37/MB/MD, de 21 de fevereiro de 2022. Estabelece a estrutura da Autoridade Marítima e delega competência aos Titulares dos Órgãos de Direção Geral, de Direção Setorial e de outras Organizações Militares da Marinha, para os exercícios das atividades especificadas. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 22 fev. 2022. Disponível em: <https://www.in.gov.br/web/dou/-/portaria-n-37/mb/md-de-21-de-fevereiro-de-2022-382320309>. Acesso em: 28 set. 2023.

BRASIL. Ministério da Economia. **Inspeção do Trabalho declara abandono de tripulação em navio**: medida foi tomada com base em Convenção da OIT promulgada pelo Brasil em abril deste ano. Brasília; DF: Ministério da Economia, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2021/trabalho/maio/inspecao-do-trabalho-declara-abandono-de-tripulacao-em-navio>. Acesso em 25 de março de 2022.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. Cooperação Técnica MTE/MD/Marinha, de 12 de março de 2001b. **Diário Oficial da União**: seção 3, Brasília, DF, p. 49, 13 mar. 12001.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Previdência. Instrução normativa nº 2, de 8 de novembro de 2021b. Dispõe sobre os procedimentos a serem observados pela Auditoria-Fiscal do Trabalho nas situações elencadas. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 12 nov. 2021. Disponível em: <https://www.in.gov.br/en/web/dou/-/instrucao-normativa-359448244>. Acesso em: 28 set. 2023.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Previdência. Portaria MTP nº 3.802, de 16 de novembro de 2022. Regulamenta as disposições da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, da Organização Internacional do Trabalho - OIT, promulgada pelo Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021, relativamente à autorização de organizações reconhecidas, certificação de navios brasileiros, operação de serviços de recrutamento e colocação de gente do mar e sistema de tramitação de queixas a bordo. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 17 nov. 2022. Disponível em: https://www.normasbrasil.com.br/norma/portaria-3802-2022_438576.html. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Convenção Internacional sobre a Proteção dos Direitos de Todos os Trabalhadores Migrantes e dos Membros das suas Famílias. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 1990. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2019-2022/2019/Decreto/D10088.htm#anexo23. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Decreto Legislativo nº 65, de 17 de dezembro de 2019. Aprova o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM), 2006, aprovado durante a 94ª Conferência Internacional do Trabalho, assinado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006, conforme as Emendas à Convenção sobre Trabalho Marítimo aprovadas durante a 103ª Conferência Internacional do Trabalho, em Genebra, em 11 de junho de 2014. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 157, n. 245, p. 4, 19 dez. 2019. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/171030>. Acesso em: 28 set. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 592, de 6 de julho de 1992. Atos Internacionais. Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos. Promulgação. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p.8716, 7 jul. 1992. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/185490>. Acesso em: 28 set. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021. Promulga o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo - CTM, 2006, firmado em Genebra, em 7 de fevereiro de 2006. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, ano 159, n. 67, p. 1-28, 12 abr. 2021a. Disponível em: <https://juslaboris.tst.jus.br/handle/20.500.12178/185490>. Acesso em: 28 set. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 23.259, de 20 de outubro de 1933, Institue Delegacias de Trabalho Marítimo, para a inspeção, disciplina e policiamento do trabalho nos portos, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 21 out. 1933. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-23259-20-outubro-1933-526808-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 13 mar. 1990a. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-norma-pe.html#:~:text=EMENTA%3A%20Promulga%20a%20Convenção%20das,sobre%20o%20Direito%20do%20Mar.&text=Observação%3A%20A%20convenção%20está%20publicada,de%202014%2F03%2F90>. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Lei complementar nº 97, de 09 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 10 jun. 1999. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp97compilado.htm. Acesso em: 28 set. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 7.731, de 14 de fevereiro de 1989. Extingue órgãos da Administração Federal direta e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, 07 dez. 1982. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1989_1994/l7731.htm. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023. Estabelece a organização básica dos órgãos da Presidência da República e dos Ministérios; altera as Leis nºs 9.984, de 17 de julho de 2000, 9.433, de 8 de janeiro de 1997, 8.001, de 13 de março de 1990, 14.204, de 16 de setembro de 2021, 11.445, de 5 de janeiro de 2007, 13.334, de 13 de setembro de 2016, 12.897, de 18 de dezembro de 2013, 8.745, de 9 de dezembro de 1993, Lei nº 9.069, de 29 de junho de 1995 e 10.668, de 14 de maio de 2003; e revoga dispositivos das Leis nºs 13.844, de 18 de junho de 2019, 13.901, de 11 de novembro de 2019, 14.261, de 16 de dezembro de 2021, e as Leis nºs 8.028, de 12 de abril de 1990, e 14.074, de 14 de outubro de 2020. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, 20 jun. 2023. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2023-2026/2023/Lei/L14600.htm. Acesso em: 28 set. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 9.537, 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:** seção 1, Brasília, DF, 12 dez. 1997. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19537.htm#:~:text=LEI%20N%209.537%2C%20DE%2011%20DE%20DEZEMBRO%20DE%201997.&text=Dispõe%20sobre%20a%20seguran%20ca%20do,nacional%20e%20dá%20outras%20providências Acesso em: 28 set. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1998, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, 19 maio 1998. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm#:~:text=DECRETO%20N%202.596%2C%20DE%2018,que%20lhe%20confere%20o%20art. Acesso em: 28 set. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 6.968, de 29 set. de 2009. Dispõe sobre a execução no território nacional da Convenção nº 166 da Organização Internacional do Trabalho, que trata da repatriação de trabalhadores marítimos, e dá outras providências. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, 30 set. 2009. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/D6968.htm. Acesso em: 10 set. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 11.359, de 1º jan. de 2023. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão e das Funções de Confiança do Ministério do Trabalho e Emprego e remaneja cargos em comissão e funções de confiança. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, 2 jan. 2023. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2023-2026/2023/decreto/D11359.htm. Acesso em: 10 set. 2023.

BRASIL. Presidência da República. Decreto-Lei nº 5.452, de 1º maio de 1943. Aprova a Consolidação das Leis de Trabalho. **Diário Oficial da União:** seção 1, Brasília, DF, 2 maio 1943. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452.htm. Acesso em: 10 set. 2023.

BRASIL. Tribunal. Regional do Trabalho (4. Região). **Justiça do Trabalho de Rio Grande soluciona situação dos tripulantes do navio Adamastos**. Rio Grande do Sul, Jan, 2015. Disponível em: <https://www.trt4.jus.br/portais/trt4/modulos/noticias/103979>. Acesso em: 25 nov. 2023.

BRASIL. Tribunal Regional do Trabalho (18ª Região). **Navio de cruzeiro: contratações devem seguir legislação brasileira**. Goiás, 2023. Disponível em: <https://www.tst.jus.br/-/navio-de-cruzeiro-contrata%C3%A7%C3%B5es-devem-seguir-legisla%C3%A7%C3%A3o-brasileira>. Acesso em: 10 nov. 2023.

BRIGATTI, Fernanda. Fiscalização trabalhista tem 45 dos cargos desocupados. **SINAIT**, mar. 2023. Disponível em: <https://sinait.org.br/docs/fiscalizacao-trabalhista-tem-45-dos-cargos-desocupados.pdf>. Acesso em: 10 set. 2023.

CALIXTO, Filipa. **Os direitos humanos dos marítimos: o contributo da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006**. 2016. 106 f. Dissertação (Mestrado Profissionalizante em Direito Internacional e Relações Internacionais) - Faculdade de Direito, Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal, 2016.

CALIXTO, Robson José. **Incidentes marítimos: história, direito marítimo e perspectivas num mundo em reforma da ordem internacional**. 2 ed. São Paulo: Lex editoras, 2006.

CAMACHO, Wellington Nogueira. (I) Limitações à liberdade em alto mar: o estudo do direito do mar no Brasil. **Arraes Editores em Revista**, p. 71-72, ago. 2021a.

CAMACHO, Wellington Nogueira. MLC/2006: relevância, objetivos e perspectivas internacionais. **Revista Direito Marítimo, Aduaneiro e Portuário, Instituto de Estudos Marítimo**, São Paulo, n. 63, p. 17-33, jul./ ago. 2021b.

CASELLA, Paulo Borba *et al.* **Manual de direito internacional público**. 16 ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

CASTRO JR, Osvaldo Agripino de (coord.). **Direito marítimo, regulação e desenvolvimento**. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

CAVALCANTE FILHO, Mauro Costa. Considerações acerca da fiscalização e certificação de navios com a entrada em vigor da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 – MLC/2006, no Brasil. **Revista Direito Marítimo, Aduaneiro e Portuário**. São Paulo, n. 63, jul./ago. 2021.

CHASE, J. Sam. Stranded within sight of land: maritime labor rights and seafarer abandonment in the time of COVID-19. **Maryland Journal of International Law**, v. 37, n. 1, p. 70-92, 2022. Disponível em: <https://digitalcommons.law.umaryland.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1732&context=mjil>. Acesso em: 20 nov. 2023.

CHAUMETTE, Patrick. El convenio sobre el trabajo marítimo, cuarto pilar del Derecho marítimo, **Revista del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales: Revista del Ministerio de Trabajo e Inmigración**, n. 82, 2009.

COMO o tempo de espera nos portos afeta os custos da navegação? Rio de Janeiro: Wilson Sons, 2020. Disponível em: <https://www.wilsonsons.com.br/pt-br/blog/tempo-de-espera-nos-portos/>. Acesso em: 20 fev. 2020.

COUPER, A. D. *et al.* **Voyages of abuse**. London: Pluto Press, 1999.

DAVID, Marcelo. **Direito internacional**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2009. (Coleção Tópicos de Direito, v. 11).

DERGISI, Dehukan Denis H. **Seafarer abandonment**: a human rights at sea perspective. **TRDIZIN**, v. 3, n. 1, p. 393-426, 2020. Disponível em: <https://search.trdizin.gov.tr/en/yayin/detay/431978/>. Acesso em: 10 nov. 2023.

DUA, Jatin. The abandoned seafarer: networks of care and capture in the global shipping economy. **History and Anthropology**, v. 30, n. 5, p. 497-502, 2019. DOI: 10.1080/02757206.2019.1638776. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/02757206.2019.1638776>, 2019. Acesso em: 20 mar. 2022.

DUARTE NETO, Pedro. **Comentários à lei de segurança do tráfego aquaviário**. Prefácio de Sidney Bittencourt. 3 ed. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

FERRARI, Sérgio. **Tribunal marítimo**: natureza e funções. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2017.

FERRAZ JÚNIOR, Tércio Sampaio. **Lições preliminares de direito**: técnica, decisão, dominação. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2003.

GALVAO, Vivianny Kelly. O princípio da prevalência dos direitos humanos como norma de regulamentação das relações internacionais. **Cadernos de Direito**, v. 13, n. 25, p. 25-50, 2013. Disponível em: <https://www.metodista.br/revistas/revistas-unimep/index.php/cd/article/view/1899>. Acesso em: 23 nov. 2023.

GERHARDT, Tatiana Engel; SILVEIRA, Denise Tolfo. **Métodos de pesquisa**. [S. l.]: Plageder, 2009.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

GILBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 3. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

GOLDEMBERG, Mirian. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em ciências sociais**. 8 ed. Rio de Janeiro: Record, 2004.

GOULARTI FILHO, Alcides. A trajetória da marinha mercante brasileira: administração, regime jurídico e planejamento. **Pesquisa & Debate Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em Economia Política**. v. 21, n. 2, a. 38, 2010. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/rpe/article/view/7397>. Acesso em: 03 dez. 2023.

GROUP agreements. International Groups of P&I Clubs, c2023. Disponível em: <https://www.igpandi.org/group-agreements/>. Acesso em: 13 nov. 2023.

GUPTA, M. Right to repatriation of abandoned seafarers: a study in light of maritime labour Convention 2006, and international covenant on civil and political rights 1966. **The Age of Human Rights Journal**, v. 21, e7284, 2023. DOI: <https://doi.org/10.17561/tahrj.v21.7284>. Disponível em: <https://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/TAHRJ/article/view/7284>. Acesso em: 10 set. 2023.

ILO. **Abandonment of seafarers database: list of all entries**: sorted by ship name. Genebra: ILO, [2023]. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersBrowse.list?p_lang=en. Acesso em: 25 mar. 2023.

ILO. **Adoption of an instrument to consolidate maritime labour standards, Report I(1A), International Labour Conference, 94th (Maritime) Session**. Geneva, 2006c. Disponível em: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglefindmkaj/https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/rep-i-1a.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2023.

ILO. **Amendments of 2022 to the maritime labour convention, 2006**: as amended (MLC, 2006) approved by the conference at its one hundred and tenth session. Genebra: ILO, 2022b. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_848492.pdf. Acesso em: 20 mai. 2023.

ILO. **C166: Repatriation of seafarers convention (revised)**, 1987 (No. 166). Genebra: ILO, 1987. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C166. Acesso em: 05 dez. 2023.

ILO. **CMNT_TITLE: Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) - Brazil (RATIFICATION)**. [2020]. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_COUNTRY_ID:4323574,102571. Acesso em: 10 nov. 2023.

ILO. **Constituição da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e seu anexo (Declaração de Filadélfia)**. Filadélfia, 1944. 21 p. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-brasil/---ilo-brasilia/documents/genericdocument/wcms_336957.pdf. Acesso em: 10 nov. 2023.

ILO. **Constitución de la OIT**. c2017. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=1000:62:0::NO::P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907. Acesso em: 22 mar. 2023.

ILO. **Convenção do Trabalho Marítimo, 2006a**. 144 p. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090300.pdf. Acesso em: 22 mar. 2023.

ILO. **Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, tal como emendada (MLC, 2006): questões frequentes**. 5. ed. Genebra: Departamento das Normas Internacionais do Trabalho, 2019. 100 p. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-brasil/---ilo-brasilia/documents/publication/wcms_862360.pdf. Acesso em: 22 mar. 2023.

ILO. **Database of reported cases of abandonment**. Geneva: ILO, [2004]. Disponível em: <https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.home>. Acesso em: 25 mar. 2022.

ILO. **Database on reported incidents of abandonment of seafarers**. Geneva: ILO, 2021a. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=en&p_abandonment_id=555&p_search_id=231125105136. Acesso em: 05 dez. 2023.

ILO. **Detailed Overview**. Feb. 2006b. 126 p. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/presentation/wcms_229914.pdf. Acesso em: 10 nov. 2023.

ILO. **Direct Request (CEACR) - adopted 2022**: published 111st ILC session (2023). Genova: ILO, 2023. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_COUNTRY_ID:4323574,102571. Acesso em: 29 nov. 2023.

ILO. Final report of the third meeting of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006). Geneva, 2018 Disponível em: www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_631581/lang-en/index.htm. Acesso em: 10 nov. 2023.

ILO. Governing Body: GB.280/ESP/5. Geneva, 2001c. Disponível em: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb280/pdf/gb-5.pdf>. Acesso em 25 mar. 2022.

ILO. Governing Body: GB.334/LILS/2(Rev.). Geneva, 2018. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_645753.pdf. Acesso em 25 mar. 2022.

ILO. Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006. Geneva: International Labour Office, 2009c. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101788.pdf. Acesso em: 10 nov. 2023.

ILO. Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006. Geneva, International Labour Office, 2009b. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101787.pdf. Acesso em: 03 dez. 2023.

IMO. Human Element. United Kingdom, c2019. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/Default.aspx>. Acesso em: 10 set. 2023.

ILO. ILO global estimates on international migrant workers: results and methodology: report. Jun., 2021b. Disponível em: https://www.ilo.org/global/topics/labour-migration/publications/WCMS_808935/lang-en/index.htm. Acesso em: 10 nov. 2023.

ILO. International Labour Standards country profile: Brazil. Geneva, [2019]. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11110:0::NO:11110:P11110_COUNTRY_ID,P11110_CONTEXT:102571,SC. Acesso em: 10 nov. 2023.

ILO. Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers. Geneva, Mar. 2009a. Disponível em: https://www.ilo.org/sector/activities/sectoral-meetings/WCMS_161208/lang-en/index.htm. Acesso em: 13 nov. 2023.

ILO. Maritime Labour Convention, 2006: frequently asked questions. 10. ed. Geneva: ILO, 2019. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_765083.pdf. Acesso em 03 dez. 2023.

ILO. Maritime Labour Convention, 2006 (Text of the Convention in all available languages). Geneva, 2013. Disponível em: https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/WCMS_090250/lang--en/index.htm. Acesso em: 10 nov. 2023

ILO. Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006): Brazil (Ratification). 2020b. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID,P13100_COUNTRY_ID:4323574,102571. Acesso em: 10 nov. 2023.

ILO. NORMLEX: information System on International Labour Standards. c2017. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEX_PUB:1:0::NO::. Acesso em: 10 nov. 2023.

ILO. Ratifications of MLC, 2006 - Maritime Labour Convention, 2006. Geneva: ILO, 2013. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331. Acesso em 22 de agosto de 2023.

ILO. Report I(1A): adoption of an instrument to consolidate maritime labour standards. Geneva: ILO, 2005. Disponível em: <https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/rep-i-1a.pdf>. Acesso em 03 dez. 2023.

ILO. Report Form. Geneva: International Labour Office, 2021c. Disponível em: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:51:0::NO:51:P51_CONTENT_REPOSITORY_ID:3056252:NO. Acesso em: 10 nov. 2023.

ILO. Resolution concerning maritime labour issues and the COVID-19 pandemic: adopted on 8 December 2020: GB.340/Resolution (Rev.2). Geneva: ILO, 2020a. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-lisbon/documents/publication/wcms_774762.pdf. Acesso em: 23 ago. 2023.

ILO. Seafarers: amendments 2014 to the Maritime Labour Convention. 2014. Disponível em: https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/previous-sessions/103/reports/WCMS_248905/lang--en/index.htm. Acesso em: 10 nov. 2023.

ILO [site]. c2023. Disponível em: https://www.ilo.org/Search5/search.do?sitelang=en&locale=en_EN&consumercod=ILOHQ_STELLENT_PUBLIC&SearchWhat=seamen&searchLanguage=en. Acesso em: 25 mar. 2022.

ILO. **TWGMLS/2001/10**: final report: high-level tripartite working group on maritime labour standards. Geneva: ILO, 17-21 dez. 2001a. Disponível em: <https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb283/pdf/twgmls-fr.pdf>. Acesso em: 05 dez. 2023.

ILO. **TWGSHE/2022/7**: guidelines on how to deal with seafarer abandonment cases: first meeting of the joint ILO–IMO tripartite working group to identify and address seafarers' issues and the human element. Geneva: ilo, 13–15 dez. 2022a. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_dialogue/---sector/documents/normativeinstrument/wcms_860595.pdf. Acesso em 03 dez. 2023.

ILO. **Working party on policy regarding the revision of standards (LILS/WP/PRS)**. Geneva, 2001b. Disponível em: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb280/pdf/prs-1-3.pdf>. Acesso em: 25 mar. 2022.

IMO. **LEG 81/5**: provision of financial security: report of the IMO/ILO ad hoc expert working group on liability and compensation regarding claims for death, personal injury and abandonment of seafarers. Geneva: IMO, 5 jan. 2000. Disponível em: <https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb277/pdf/stm-4a.pdf>. Acesso em 05 dez. 2023.

IMO. **Port State Control**. c2019. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>. Acesso em: 25 set. 2023.

IMO. **Resolution A.32/1155**: procedures for port state control. Jan. 2021. Disponível em: [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIIS/Documents/A%2032-Res.1155%20-%20PROCEDURES%20FOR%20PORT%20STATE%20CONTROL,%202021%20\(Secretariat\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/IIIS/Documents/A%2032-Res.1155%20-%20PROCEDURES%20FOR%20PORT%20STATE%20CONTROL,%202021%20(Secretariat).pdf). Acesso em: 10 set. 2023.

IMO. **Resolution A.930/22**: guidelines on provision of financial security in case of abandonment of seafarers. Dec. 2001. Disponível em: <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.930%2822%29.pdf>. Acesso em: 10 set. 2023.

IMO. **Seafarer abandonment**. London: IMO, [2017]. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/Legal/Pages/Seafarer-abandonment.aspx>. Acesso em: 25 mar. 2022.

JACEGUAI, A.; OLIVEIRA, V. **Quatro séculos de atividade marítima**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1900.

JOSHUA. Ship crew members abandoned in Kenya for 18 months. **Shipping Position Online**, 2021. Disponível em: <https://www.marineinsight.com/shipping-news/ship-crew-members-abandoned-in-kenya-for-18-months/>. Acesso em: 10 jun. 2023.

KAUARK, Fabiana da Silva; MANHÃES, Fernanda Castro; MEDEIROS, Carlos Henrique. **Metodologia da pesquisa: um guia prático**. Bahia: Ed. Via Litterarum, 2010.

KELSEN, Hans. **Teoria puro do direito**. [tradução João Baptista Machado]. 6 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

LACERDA, Sander Magalhães. Transporte Marítimo de Longo Curso no Brasil e no Mundo. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 11, n. 21, p. 209-232, jun. 2004. Disponível em: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/16980>. Acesso em: 10 set. 2023.

LAVELLE, Jenifer. **The maritime labour convention 2006: international labour law redefined**. Nova Iorque: Routledge, 2014. p. 117-136.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas. 2003.

LEGGATE, Heather; MCCONVILLE, James; MORVILO, Alfonso. **International maritime transport: perspectives**. Routledge: New York, 2005. p. 65.

LIMA FILHO, Wilson Pereira de. A ratificação da convenção sobre trabalho marítimo e a essencialidade da gente do mar. **Revista Direito Marítimo, Aduaneiro e Portuário**. Instituto de Estudos Marítimos, São Paulo, n. 63, p. 9-16, jul./ ago. 2021.

MACHADO NETO, A. L. **Sociologia jurídica**. 6. ed. São Paulo: Saraiva, 1987.

MANTOJU, Deepak. Analysis of impact of the maritime labour convention, 2006: a seafarer's perspective. **Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs**,

and Shipping, [S. l.], v. 5, n. 3, p. 107-119, July 2021. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/25725084.2021.1955475>. Acesso em: 17 mar. 2022.

MARITIME LABOUR CONVENTION. **SHIPOWNERS**, c2023. Disponível em: <https://www.shipownersclub.com/our-services/claims/maritime-labour-convention/>. Acesso em: 10 nov. 2023. MARTINEZ, Pedro Romano. Seguro marítimo: o transporte marítimo de mercadorias e o contrato de seguro. *In.*: BRITO, José Miguel de Faria Alves. **Seguro marítimo de mercadorias**. São Paulo: Almedina, 2006.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**: volume I - teoria geral. São Paulo: Manole, 2015. 672 p.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**: volume III – contrato e processos. São Paulo: Manole, 2015. 832 p.

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Estudos em homenagem ao professor Sergio Matte** [organizado por Eliane Maria Octaviano Martins e Paulo Henrique Reis de Oliveira]. Belo horizonte: Arraes editores, 2017.

MARTINS, Sergio Pinto. **Convenções da OIT**. 3. ed. Rio de Janeiro: Atlas, 2016.

MARTINS, Sergio Pinto. **Direito do trabalho**. 37. ed. Rio de Janeiro: Saraiva, 2021.

MAUNIKUM, Venganadem. **The potential implications of the Maritime Labour Convention, 2006, for policy and management in the maritime sector**: a critical analysis. 2007. 107 f. Dissertations (Master's Degree in Maritime Affairs) - World Maritime University, Republic of Mauritius, 2007. Disponível em: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1173&context=all_dissertations. Acesso em: 17 mar. 2022.

MAZZUOLI, Valerio de Oliveira. **Curso de direito internacional público**. 10. ed. São Paulo: RT, 2016.

MCCONNELL, Moira L.; DEVLIN, Dominick; DOUMBIA-HENRY, Cleopatra. **The maritime labour Convention, 2006**: a legal primer to an emerging international regime. Leiden, Boston: Martinus Nijhoff, 2011.

MCDORMAN, Ted L. Regional port state control agreements: some issues of International Law. **Ocean & Coastal Law Journal**, v. 5, n. 2, p. 207-226, 2000. Disponível em: <https://digitalcommons.maine.law.maine.edu/oclj/vol5/iss2/2/>. Acesso em: 10 jun. 2023.

MEIRINHO, Augusto. O Encalhe do navio Ever Given e a vulnerabilidade do trabalhador marítimo no contexto da responsabilização pelo acidente: uma leitura crítica. **Revista de Direito e Negócios Internacionais da Maritime Law Academy - International Law and Business Review**, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 30–51, 2021. Disponível em: <https://mlawreview.emnuvens.com.br/mlaw/article/view/14>. Acesso em: 5 dez. 2023.

MICHEL, Charles D.; WARD, Michel. Abandonment of Seafers: solving the problem. **Proceedings**, [S. l.], v. 66, n. 2, p. 75-78, 2009. Disponível em: https://www.dco.uscg.mil/Portals/9/DCO%20Documents/Proceedings%20Magazine/Archive/2009/Vol66_No2_Sum2009.pdf?ver=2017-05-31-120604-383. Acesso em: 25 mar. 2022.

MOREIRA, Alexandre Magno Fernandes. Poder regulamentar. **Jusbrasil**, São Paulo, jan. 2011.

MÜLLER, Carlos Augusto. Não caiu do céu nem nos deram de presente. Brasil ratifica MLC 2006. **Unificar**, Rio de Janeiro, n. 53, p. 53-57, maio 2020.

NIFONTOV, Denis. Seafarer abandonment insurance: a system of financial securzmmjity for seafarers. In: LAVELLE, Jennifer (ed.). **The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined**. United Kingdom: Routledge, 2014. 400 p. p. 117-134.

NOVEL uses. **Proceedings**. United States of America: Marine Safety & Security Council, v. 80, n. 1, 2023. Disponível em: <https://www.dco.uscg.mil/proceedings>. Acesso em 25 de março de 2022.

OIT. **As boas práticas da inspeção do trabalho no Brasil: o setor marítimo**. Brasília; DF: OIT, 2010. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-lisbon/documents/publication/wcms_714856.pdf. Acesso em: 20 set. 2023.

OIT. **C186 - Convenção sobre Trabalho Marítimo**. Brasília; DF: OIT, 2006b. Disponível em: https://www.ilo.org/brasil/convencoes/WCMS_242714/lang--pt/index.htm. Acesso em 10 dez. 2023.

OIT. **Inspeção das condições de trabalho a bordo de navios: diretrizes concernentes à procedimentos**. Brasília; DF: OIT, 1994. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---ilo-brasil/brasil/documents/publication/wcms_307317.pdf. Acesso em: 23 abr. 2022.

OIT. **Trabalho decente**. Brasília; DF: OIT, [1999]. Disponível em: <https://www.ilo.org/brasil/temas/trabalho-decente/lang--pt/index.htm>. Acesso em: 20 mai. 2022.

OIT. **Resoluciones adoptadas por la Conferencia Internacional del Trabajo en su 94.^a reunión (marítima)**. Ginebra: OIT, 2006a. Disponível em: https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088132.pdf. Acesso em 05 dez. 2023.

OIT. **Tripartismo e diálogo social**. Lisboa: OIT, [2022]. Disponível em: https://www.ilo.org/lisbon/temas/WCMS_650874/lang--pt/index.htm. Acesso em: 20 jan. 2022.

ONU. Dia internacional do marinheiro promove reflexão sobre futuro justo Onu News. [S. l.]. 25 jul 2021. Disponível em: <<https://news.un.org/pt/story/2021/06/1754622>>. Acesso em: 25 de mar. de 2022.

PETRINOVIĆ, R.; LOVRIĆ, I.; PERKUŠIĆ, T. Role of P&I insurance in implementing amendments to maritime labour convention 2014. *Transactions on Maritime Science, Croatia*, v. 6, n. 1, p. 39–47, 2017. Doi: 10.7225/toms.v06.n01.004. Disponível em: <https://www.toms.com.hr/index.php/toms/article/view/168>. Acesso em: 22 mar. 2023.

REALE, Miguel. *Lições preliminares de direito*. 27. ed. ajustada ao novo código civil. São Paulo: Saraiva, 2002.

SANTOS, Cabral Luiz José dos. **Convenções Internacionais sobre Poluição do Mar por Navios e a Posição do Estado Brasileiro**. Rio de Janeiro: UFRJ/ COPPE, 2010. 131 p.

SANTOS, Roberto Mizuki Dias dos. **Deslegalização e a função reguladora da administração pública**. *Constituição, Economia e Desenvolvimento: Revista Eletrônica da Academia Brasileira de Direito Constitucional*, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 134-152, 2009.

SÃO PAULO. Ministério Público do Trabalho. **Tripulantes do Navio Srakane são repatriados depois de meses em situação de abandono**. São Paulo: MPT, [2020]. Disponível em: <<https://www.prt2.mpt.mp.br/902-tripulantes-do-navio-srakane-sao-repatriados-depois-de-meses-em-situacao-de-abandono>>. Acesso em 25 de março de 2022.

SÁ-SILVA, Jackson Ronie; ALMEIDA, Cristóvão Domingos de; GUINDANI, Joel Felipe. **Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas**. *Revista brasileira de história & ciências sociais*, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 1-15, jan./ jun. 2009.

SHAW, Malcolm N. **International law**. 6.ed. United Kingdom: Cambridge University Press, 2008. 117p.

SOARES, Ricardo Maurício Freire. **Hermenêutica e interpretação jurídica**. 4 ed. São Paulo: Saraiva, 2019.

STEVENS, W. O; WESTCOTT, A. **A história do poderio marítimo**. 2. ed. Trad: Godofredo Rangel. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

STOPFORD, Martin. **Maritime economics**. 3. rd. London: Routledge, 2008.

SÜSSEKIND, Arnaldo. **Direito internacional do trabalho**. 2. ed. São Paulo: LTR, 1986.

TANAKA, Yoshifumi. **The international law of the sea**. 2. ed. United Kingdom: Cambridge CB2 8BS, 2015.

VARELLA, Marcelo D. **Direito Internacional público**. São Paulo: Saraiva, 2009.

ZANELLA, Tiago Vinicius. **Curso de direito do mar**. Curitiba: Juruá, 2013.

ZANELLA, Tiago Vinicius. **Direito do mar: v. II. Textos Seleccionados**. Curitiba: Juruá, 2019.

ZANELLA, Tiago Vinicius. **Manual de direito do mar**. Belo Horizonte: Editora D'Plácido, 2017.

ZOGAHIB, Miguel Jorge Elias. **Comércio marítimo**. Rio de Janeiro: FEMAR, 2007.

APÊNDICE

RECOMENDAÇÕES

Com a finalidade de aprofundar os estudos sobre a temática sugere-se a criação de um grupo de estudo, liderado pela DPC, tendo como participantes representantes do Ministério do Trabalho e Emprego, Ministério dos Transportes, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, dos clubes de P&I, dos armadores e marítimos, a fim de, num exercício estratégico e regulatório, propor alterações normativas para implementação do comando previsto na regra 2.5 da CTM/2006, qual seja, assegurar que os marítimos possam ser repatriados na eventualidade do seu abandono.

Sugere-se a alteração, entre outras que a AMB julgar conveniente, das seguintes NORMANS:

- a) NORMAM 203: Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras
- b) NORMAM 204: Normas da Autoridade Marítima para Tráfego e Permanência de Embarcações em Águas Jurisdicionais Brasileiras
- c) NORMAM 301: Normas da Autoridade Marítima para Atividades de Inspeção Naval

Opina-se no sentido de que, nas alterações que eventualmente sejam implementadas, sejam observados, no mínimo, os seguintes pressupostos.

- 1) As embarcações de 500 AB ou acima que demandarem os portos e terminais brasileiros, bem como aquelas que estejam operando em AJB, devem possuir um seguro de risco ou garantia financeira que atenda às necessidades de repatriação de marítimos abandonados, nos termos da CTM/2006.
- 2) A inspeção PSC inicial, com fundamento na CTM/2006, poderá ser realizada por militares da MB, integrantes do GEVI/GVI que exigirão, desde o início, a apresentação do CTM, DCTM e prova documental de garantia financeira.
- 3) Os PSCO da MB deverão ter especial atenção ao provedor da garantia financeira, que deverá ser um clube de P&I integrante do grupo internacional (IG),
- 4) Os PSCO da MB deverão ter atenção ainda para os riscos cobertos pelo clube, se foi contratada a cláusula de extensão da CTM/2006, servindo para comprovação deste fim o *blue card* emitido pelo clube declarando a cobertura, bem como ao período de validade e beneficiários do seguro.
- 5) Constatada uma situação de marítimos abandonados nos terminais e portos brasileiros os PSCO da MB deverão agir de forma coordenada com a autoridade competente, a fim de permitir a rápida repatriação dos marítimos, sem criar condicionantes ou obstáculos que atrasem ou impeçam a operacionalização do repatriamento.

Sugere-se ainda que a AMB atue de forma coordenada com o Ministério do Trabalho e Emprego, e auxilie o referido órgão na necessária adequação e atualização dos atos normativos de sua competência, quais sejam:

- 1) Instrução normativa nº 2 de 08 de novembro de 2021 do Ministério do Trabalho e Previdência que dispõe sobre os procedimentos a serem observados pela Auditoria fiscal do Trabalho no que se refere a, entre outras, a fiscalização do trabalho aquaviário e portuário.

- 2) Portaria MTP nº 3.802, de 16 de novembro de 2022 que regulamenta as disposições da CTM/2006 relativamente à autorização de organizações reconhecidas, certificação de navios brasileiros, operação de serviços de recrutamento e colocação de gente do mar e sistema de tramitação de queixas a bordo

Por fim ressalta-se que qualquer alteração que venha a ser implementada deve considerar o marítimo, o elemento humano, como fator primordial na solução da controvérsia.