Revista de Direito Trabalho, Sociedade e Cidadania | Law Review Labor, Society and Citizenship

OPEN ACCESS

CENTRO UNIVERSITÁRIO INSTITUTO DE EDUCAÇÃO SUPERIOR DE BRASÍLIA
Revista do Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em Direitos Sociais e Processos Reivindicatórios e-ISSN 2448-2358

Relações de trabalho no setor marítimo: contratos transnacionais, condições de trabalho a bordo e direito de greve nos cruzeiros internacionais com contratação no Brasil

Labour relations in the maritime sector: transnational employment contracts, working conditions on board, and the right to strike for workers hired in brazil to work on international cruise ships

Relaciones laborales en el sector marítimo: contratos transnacionales, condiciones de trabajo a bordo y derecho de huelga en los cruceros internacionales con contratación en brasil

Rafael Ávila Borges de Resende
Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília, Mestrado em Direitos Sociais e Procesos Reivindicatórios, Brasília, Distrito Federal, Brasil.
ORCID https://orcid.org/0009-0008-9357-2134 @ rafael.resende2444@gmail.com

Ulisses Borges de Resende
ORCID https://orcid.org/0000-0002-1969-719X @ adv3005@gmail.com

DOI https://doi.org/10.61541/4z5qbb63

Disponibilidade de dados Os dados estão disponíveis no corpo do texto.
Conflito de interesse Os autores declaram não haver conflitos de interesses.

Fluxo editorial / Editorial flow *artigo convidado*
Recebido em: 18.10.2026 Revisado em: 20.10.2026 Aprovado em: 23.10.2026 Publicado em: 25.11.2026

CC BY-NC-ND 4.0 LEGAL CODE
Attribution-NonCommercial-NoDerivs 4.0 International

Artigo está licenciado sob forma de uma licença Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International Public License (CC BY-NC-ND 4.0)

Resumo O artigo examina a proteção dos trabalhadores contratados no Brasil para atuar em cruzeiros internacionais que operam em águas brasileiras e estrangeiras ou em alto-mar. Investiga os efeitos da exclusão dos tripulantes de cruzeiros aquaviários do regime da Lei nº 7.064/1982, promovida pela Lei nº 14.978/2024, e sua relação com a Convenção sobre Trabalho Marítimo de 2006. A pesquisa jurídico-dogmática, bibliográfica e documental articula a evolução da jurisprudência brasileira, a definição convencional de gente do mar, as garantias de jornada e repouso e os mecanismos de representação, negociação coletiva e greve. A análise distingue a jurisdição internacional, a lei aplicável ao contrato e os poderes de fiscalização. Conclui que a reforma de 2024 retirou uma via legal expressa de proteção mais favorável para o grupo alcançado pela exclusão e pode ampliar, na prática, o peso da lei do pavilhão. A Convenção oferece um piso de direitos cuja efetividade depende da fiscalização, do acesso à prova e da organização coletiva dos trabalhadores. Propõe-se uma sequência de análise judicial que considera os vínculos territoriais do contrato, o momento dos fatos geradores, as garantias convencionais e as condições efetivas de trabalho. **Palavras-chave:** trabalho marítimo; cruzeiros internacionais; contratos transnacionais; condições de trabalho; direito de greve.

Resumen El artículo examina la protección de los trabajadores contratados en Brasil para prestar servicios a bordo de cruceros internacionales que operan en aguas brasileñas y extranjeras o en alta mar. Investiga los efectos de la exclusión de los tripulantes de buques de crucero del régimen de la Ley n.º 7.064/1982, introducida por la Ley n.º 14.978/2024, y su relación con el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006. La investigación jurídico-dogmática, bibliográfica y documental analiza de forma articulada la evolución de la jurisprudencia brasileña, la definición de gente de mar establecida en el Convenio, las garantías relativas a la jornada y al descanso, y los mecanismos de representación, negociación colectiva y huelga. El análisis distingue la competencia judicial internacional, la ley aplicable al contrato y las facultades de inspección. Se concluye que la reforma de 2024 eliminó una vía legal expresa de protección más favorable para los trabajadores afectados por la exclusión y puede aumentar, en la práctica, el peso de la ley del pabellón. El Convenio establece un nivel mínimo de derechos cuya efectividad depende de la inspección, del acceso a los medios de prueba y de la organización colectiva de los trabajadores. Se propone una secuencia de análisis judicial que toma en cuenta los vínculos territoriales del contrato, el momento en que ocurrieron los hechos que dieron origen a la controversia, las garantías previstas en el Convenio y las condiciones efectivas de trabajo. **Palabras clave:** Trabajo marítimo, ruceros internacionales, contratos transnacionales, condiciones de trabajo, derecho de huelga.

Abstract This article examines the protection of workers hired in Brazil to work aboard international cruise ships operating in Brazilian and foreign waters or on the high seas. It investigates the effects of Law No. 14,978/2024, which excluded cruise ship crew members from the regime established by Law No. 7,064/1982, and its relationship with the Maritime Labour Convention, 2006. The study draws on legal doctrine, legislation, international instruments, and case law to examine the concept of seafarers, working time and rest, and collective representation, bargaining, and strike action. It distinguishes international jurisdiction, the law governing the contract, and administrative enforcement powers. The 2024 reform removed an express statutory avenue to access more favourable protection for the workers covered by the exclusion and may increase the practical relevance of flag-State law. The effectiveness of the Convention's minimum standards depends on enforcement, access to evidence, and workers' capacity to organise collectively. The article proposes a framework for judicial analysis based on the contract's connecting factors, the timing of the relevant facts, Convention guarantees, and actual working conditions. **Keywords:** maritime labour; international cruises; transnational employment contracts; working conditions; right to strike.

1 Introdução

Uma camareira recrutada no Brasil firma contrato para trabalhar em um cruzeiro de bandeira estrangeira que alterna escalas em portos brasileiros e estrangeiros. A escala formal registra horas de repouso que, segundo a trabalhadora, são interrompidas por chamadas de serviço. Colegas do mesmo setor pretendem negociar a revisão da escala e cogitam paralisar parte das atividades. O caso hipotético reúne três perguntas distintas: qual lei rege as pretensões contratuais, quais autoridades podem fiscalizar as condições a bordo e por quais meios a tripulação pode defender coletivamente seus interesses.

A navegação internacional permite que propriedade, gestão do navio, recrutamento, matrícula e prestação de serviços se distribuam entre vários países. Nos cruzeiros, a essa dispersão territorial soma-se a diversidade de funções dentro da mesma embarcação. A proteção do pessoal de hotelaria, alimentação e entretenimento suscita questões relativas à identificação da categoria profissional e à organização coletiva, além das controvérsias clássicas sobre a nacionalidade da embarcação e a legislação aplicável. A doutrina brasileira já havia identificado essas dificuldades antes da incorporação da Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM) de 2006 ao ordenamento nacional (Belmonte, 2018; Campos; Campos, 2018; Brasil, 2021).

O problema a ser analisado neste artigo consiste em determinar em que medida a CTM, a legislação brasileira e a ação coletiva asseguram proteção efetiva aos trabalhadores contratados no Brasil para prestar serviços em cruzeiros internacionais, após a alteração da Lei nº 7.064/1982 pela Lei nº 14.978/2024. A hipótese é que a reforma legislativa advinda com a edição da Lei nº 14.98/2024 a priori afasta a incidência da norma mais favorável decorrente da observação do incido II do artigo 3º da Lei nº 7.064/1982, cuja aplicação ganhou relevo a partir do cancelamento da Súmula 207 do TST, em 2012. A questão que se coloca é se

a alteração da Lei nº 14.978/2024 pode reforçar a relevância prática da conexão com o Estado da bandeira ostentada pela embarcação em relação aos tripulantes de cruzeiro contratados no Brasil. A controvérsia encontra-se pendente de solução pelo TST, diante do Incidente de Recursos Repetitivas – IRR Tema 95. A proteção depende, contudo, da identificação dos direitos efetivamente aplicáveis, dos mecanismos de fiscalização e da capacidade de representação dos trabalhadores a bordo (Brasil, 1982, 2021, 2024; McConnell; Devlin; Doumbia-Henry, 2011).

A pesquisa adota abordagem qualitativa e jurídico-dogmática, com revisão bibliográfica e análise documental. O percurso normativo vai da Súmula nº 207 do Tribunal Superior do Trabalho (TST) à alteração de 2024. O núcleo jurisprudencial consiste na leitura do acórdão proferido pela Subseção I Especializada em Dissídios Individuais (SBDI-1) no E-ED-RR-15-72.2019.5.13.0015, da ilustre lavra do Excelentíssimo Ministro Cláudio Mascarenhas Brandão, e da delimitação oficial da controvérsia do Tema 95 de recursos repetitivos. A comparação utiliza o caso Viking Line para examinar a ação sindical transfronteiriça. As revisões sobre fadiga e saúde mental subsidiam a análise das condições a bordo, respeitado o alcance de estudos sobre trabalhadores marítimos em diferentes segmentos (Brasil, 2023a, 2025a; União Europeia, 2007; Dohrmann; Leppin, 2017; Brooks; Greenberg, 2022).

O recorte concentra-se no trabalho a bordo de navios de cruzeiro internacionais com contratação no Brasil. A análise é desenvolvida em quatro seções: a organização transnacional dos contratos, a lei aplicável, as condições de trabalho e a ação coletiva.

2 Contratação transnacional e conceito de gente do mar

A identificação de quem trabalha a bordo e de quem responde pela operação do navio antecede o exame da lei aplicável. A análise parte dos agentes

que integram a contratação e examina em seguida o alcance da categoria convencional de gente do mar, especialmente para as funções de hotelaria e outros serviços a bordo.

2.1 Recrutamento, armador e contrato de trabalho

A transnacionalidade do trabalho marítimo decorre da divisão de funções empresariais e da mobilidade do local de execução. A pessoa que seleciona o trabalhador em terra pode atuar em nome de um armador estabelecido em outro país. O titular do registro do navio, a empresa que assume sua operação e a pessoa jurídica indicada como empregadora no contrato de trabalho podem ocupar posições distintas. A identificação de cada agente interessa à determinação das obrigações assumidas, à produção da prova e à definição de quem responde pelo seu cumprimento (Belmonte, 2018; DeSombre, 2006; Brasil, 2021, art. II, § 1º, alíneas h e j).

Para os fins da CTM 2006, a definição de armador alcança o proprietário ou quem tenha assumido a responsabilidade pela operação do navio e os deveres convencionais correspondentes. A Regra 1.4 e a Norma A1.4 disciplinam o recrutamento e a colocação, inclusive com restrições à cobrança de taxas do trabalhador, observadas as exceções expressamente previstas. A Norma A2.1 exige contrato escrito, oportunidade de examinar suas condições e buscar aconselhamento antes da assinatura, além de acesso à uma via do contrato assinada. As informações sobre função, remuneração, cessação do vínculo e repatriamento permitem verificar que obrigações foram assumidas. Quando aplicável, o instrumento coletivo também deve ser identificado (Brasil, 2021, regras 1.4 e 2.1 e normas A1.4 e A2.1; McConnell; Devlin; Doumbia-Henry, 2011).

O contrato escrito constitui uma primeira fonte de prova. A reconstrução do vínculo pode exigir, ainda, registros de anúncios, entrevistas, treinamento,

comunicações da agência, custeio de viagens, local de embarque e escalas em portos brasileiros. Esses elementos permitem distinguir recrutamento, celebração e execução contratual. Sua relevância decorre da regra jurídica em discussão e da participação concreta dos agentes envolvidos, como ilustra o exame dos vínculos com o Brasil pela SBDI-1 do TST no julgamento do processo E-ED-RR-15-72.2019.5.13.0015 (Brasil, 2023a; Campos; Campos, 2018).

2.2 Trabalho a bordo e diversidade de ocupações

A legislação brasileira de segurança do tráfego aquaviário diferenciava, entre o trabalho marítimo aquaviário, o tripulante e o profissional não tripulante, considerando como tripulante somente os trabalhadores envolvidos com a navegação da embarcação, por meio da Lei nº 9.537/1997, denominada como Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LESTA, vinculando o conceito de aquaviário à habilitação certificada pela autoridade marítima para operar embarcações em caráter profissional. A LESTA define o tripulante pelo exercício de funções embarcadas na operação da embarcação e reconhece a figura do profissional do não tripulante como o que presta serviços a bordo sem atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação em si. (Brasil, 1997, art. 2º, incisos II, XVI e XX).

A Convenção sobre Trabalho Marítimo de 2006, identificada também como Convenção nº 186 da OIT ou como Maritime Labour Convention - MLC, foi promulgada no Brasil pelo Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021, e entrou em vigor para o país, no plano jurídico externo, em 7 de maio de 2021 (Brasil, 2021, preâmbulo). A CTM utiliza um critério funcional mais amplo para fins de proteção laboral. A definição de gente do mar, no art. II, § 1º, alínea f, abrange quem é empregado, contratado ou trabalha a bordo de navio sujeito à Convenção. Isto é, com a MLC-CTM 2006, passou a ser considerado como marítimo toda pessoa que trabalhe a bordo de um navio ou embarcação,

independentemente da função por ela desempenhada (Brasil, 2021, art. II; McConnell; Devlin; Doumbia-Henry, 2011).

Cabe ressaltar que no Brasil a LESTA utiliza a expressão aquaviário se referido ao trabalhador marítimo reconhecido internacionalmente.

A imagem do cruzeiro como cidade flutuante ajuda a perceber o alcance dessa alteração promovida pela CTM 2006. A operação comercial do cruzeiro depende não só de funções náuticas e de máquinas, como também de limpeza de cabines, restaurantes, lazer e assistência aos passageiros. O pessoal que desempenha habitualmente essas funções a bordo passou a integrar a gente do mar para fins convencionais. Essa inclusão coexiste com as habilitações e classificações nacionais exigidas para a segurança da navegação. A distinção evita que a proteção trabalhista seja condicionada, por si só, à inscrição em rol de equipagem ou à execução de tarefas náuticas (Belmonte, 2018; Brasil, 1997, 2021).

A evolução histórica do enquadramento sindical tampouco pode ser descrita como representação exclusiva das funções de navegação. A doutrina registra que o quadro tradicional contemplava ocupações como comissários, taifeiros, cozinheiros, pessoal de saúde e outras funções. A dificuldade evidenciada pelos cruzeiros estava, até a vigência no Brasil da CTM 2006, que veio a ocorrer somente em 2021, em saber como atividades diversificadas se inseririam no sistema brasileiro de categorias, especialmente quando falta entidade. A cobertura convencional da gente do mar fornece fundamento para enfrentar essas lacunas de representação, cujo exame jurídico é desenvolvido na quarta seção (Belmonte, 2018; Brasil, 1943, art. 511; Brasil, 2021, arts. II e III).

3 Territorialidade, norma mais favorável e lei do pavilhão

A exclusão legal de 2024, promovida pela Lei nº 14.978/2024, incide sobre um regime construído ao longo de décadas. A sequência entre a Súmula

nº 207, a ampliação da Lei nº 7.064/1982 e os julgados de cruzeiros permite aferir em que sentido a reforma pode fortalecer a conexão com a legislação da bandeira da embarcação , em detrimento da aplicação da legislação brasileira em relação aos trabalhadores contratados no Brasil para prestar serviços à bordo de navios cruzeiros que ostentem bandeiras estrangeiras.

3.1 A Súmula nº 207 e a mudança no regime de proteção

A antiga Súmula nº 207 do TST adotava a lei do lugar da prestação dos serviços como regra. O enunciado dispunha: "A relação jurídica trabalhista é regida pelas leis vigentes no país da prestação de serviço e não por aquelas do local da contratação" (Brasil, 1985, Súmula nº 207). A lex loci executionis fornecia um critério territorial para identificar o direito material. Em contratos executados em territórios sucessivos, como é exemplo os de cruzeiro internacional, a aplicação dessa fórmula suscita a questão de identificar o local da prestação relevante para um vínculo cuja execução se desloca de acordo com a movimentação do cruzeiro (Belmonte, 2018; Campos; Campos, 2018).

A Lei nº 7.064/1982 continha, desde sua origem, a regra de proteção mais favorável do art. 3º, II, formulada no capítulo relativo à transferência. A Lei nº 11.962/2009 ampliou o alcance geral da lei, ao alterar seu art. 1º para abranger trabalhadores contratados no Brasil ou transferidos por seus empregadores para prestar serviços no exterior, superando a anterior delimitação setorial do caput. Assim, a reforma de 2009 ampliou o âmbito do diploma que já continha a comparação protetiva (Brasil, 1982, arts. 1º a 3º; Brasil, 2009).

O cancelamento da Súmula nº 207 pela Resolução nº 181, de 16 de abril de 2012, é compreensível nesse percurso. A relação explicativa com a ampliação legislativa e a evolução jurisprudencial resulta da leitura conjunta das fontes, inclusive do acórdão da SBDI-1 proferida em 2023, nos autos do processo TST-E-

ED-RR-15-72.2019.5.13.0015. Em termos dogmáticos, a alteração consolidou a superação da territorialidade estrita como solução geral do enunciado e fortaleceu, nas hipóteses alcançadas pelo regime especial, a incidência da proteção mais favorável. O direito territorial estrangeiro continuou relevante, inclusive como termo da comparação prevista em lei (Brasil, 1982, 2009, 2012, 2023a).

3.2 Nacionalidade da embarcação e jurisdição trabalhista

A lei do pavilhão conecta a embarcação ao Estado de sua bandeira. Os arts. 91, 92 e 94 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) tratam da nacionalidade dos navios, da jurisdição do Estado da bandeira em alto-mar. No Brasil, o Decreto nº 1.530/1995 declarou a entrada em vigor da CNUDM para o país em 16 de novembro de 1994 (Nações Unidas, 1982, arts. 2º, 27, 28 e 91 a 94; Brasil, 1995).

O Código de Bustamante também disciplina a nacionalidade do navio e atribui à lei do pavilhão matérias marítimas específicas. A invocação de seus arts. 274 e seguintes em disputa trabalhista requer identificar a disposição pertinente, seu âmbito convencional e sua relação com os demais elementos da causa. Os arts. 9º e 17 da Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro (LINDB) fornecem, respectivamente, a disciplina geral de conexão das obrigações e a ressalva de ordem pública. A teoria do centro de gravidade, discutida por Campos e Campos (2018), permite examinar se o conjunto de vínculos do contrato aponta para ordenamento com conexão mais intensa (Brasil, 1929, 1942; Brasil, 2023a).

A jurisdição brasileira deve ser examinada à luz do art. 114 da Constituição, das disposições pertinentes do art. 651 da CLT e dos arts. 21 a 25 do Código de Processo Civil, conforme sua aplicabilidade ao caso. A lei material rege o mérito das pretensões. A competência fiscalizatória do Estado do porto

decorre de pressupostos próprios, como a presença do navio no porto e o regime de inspeção da CTM. Assim, a atuação de autoridade brasileira em porto e o julgamento de reclamação trabalhista demandam fundamentos diferentes (Brasil, 1943, art. 651; Brasil, 1988, art. 114; Brasil, 2015, arts. 21 a 25; Brasil, 2021, regra 5.2).

3.3 A jurisprudência do TST e a Lei nº 14.978/2024

No E-ED-RR-15-72.2019.5.13.0015, julgado em 21 de setembro de 2023, a SBDI-1 examinou caso de trabalhador recrutado e treinado no Brasil que, segundo a moldura fática registrada pelo Tribunal, embarcou ao menos uma vez em porto brasileiro e prestou parte dos serviços na costa brasileira. O acórdão registra que as rés informaram a bandeira panamenha dos navios e a localização das empresas na Suíça e em Malta. A maioria deu provimento aos embargos para restabelecer, quanto ao ponto, a incidência da legislação brasileira de proteção quando mais favorável, nos termos do art. 3º da Lei nº 7.064/1982. Determinou também o retorno à Quarta Turma para prosseguimento do exame dos recursos antes prejudicados (Brasil, 2023a).

A Lei nº 14.978/2024, publicada em 19 de setembro de 2024, alterou o parágrafo único do art. 1º da Lei nº 7.064/1982. O inciso II exclui "os tripulantes de cruzeiros aquaviários em águas jurisdicionais nacionais e internacionais" e remete os à CTM (Brasil, 2024, art. 1º). Trata-se de exclusão do regime especial, que afasta a via de aplicação da norma mais favorável prevista no art. 3º, II, nas hipóteses submetidas à redação nova. A lei remete expressamente à CTM. O maior peso prático da lei do pavilhão é uma consequência interpretativa possível da retirada desse fundamento legal, especialmente quando a bandeira é o vínculo mobilizado para definir a disciplina material residual (Brasil, 1982, art. 1º, parágrafo único, inciso II; Brasil, 2024, arts. 1º e 10; Brasil, 2021).

Sob essa perspectiva, a ideia de retorno da territorialidade tem alcance funcional e setorial. A reforma pode favorecer soluções centradas na bandeira, cuja conexão é a nacionalidade do navio, ao passo que a Súmula nº 207 adotava o país de execução da prestação. O argumento de que houve retorno deve explicitar a diferença entre esses fatores e a manutenção do cancelamento da súmula. A análise intertemporal deve localizar os fatos geradores das pretensões, inclusive em contratos que atravessaram setembro de 2024, e considerar o art. 6º da LINDB e a proteção constitucional ao direito adquirido, ao ato jurídico perfeito e à coisa julgada (Brasil, 1942, art. 6º; Brasil, 1988, art. 5º, inciso XXXVI; Brasil, 2012, 2024; Nações Unidas, 1982).

O Tema 95 do TST tem por objeto definir a legislação aplicável a quem é contratado no Brasil para trabalhar em cruzeiro internacional em águas brasileiras e internacionais. Seu processo principal é o IncJulgRREmbRep-0010946-64.2023.5.03.0180. O índice oficial aponta ainda os RRAg-0000859-36.2023.5.09.0195, RRAg-1000859-22.2017.5.02.0713 e RRAg-1000528-34.2023.5.02.0065. Na ficha consultada, o tema consta como afetado e o campo destinado à tese firmada permanece em branco, isto é, ainda não foi definida. O despacho de 7 de maio de 2025 determinou o sobrestamento dos recursos de revista e de embargos em tramitação no TST sobre a questão delimitada. Esses documentos definem o alcance processual da afetação e permitem identificar as fontes em debate, entre elas a Lei nº 14.978/2024 (Brasil, 2025a, 2025b, 2025c).

3.4 A reforma sob a perspectiva do trabalho digno

A abertura de registros marítimos permite que empresas escolham onde registrar embarcações, considerando custos, tributação e obrigações regulatórias. DeSombre (2006) identifica nessa mobilidade uma fonte de competição entre registros e de pressão sobre padrões sociais, ambientais e de segurança, com

resultados mediados por mecanismos internacionais. Em litígios concretos, a análise deve apurar o marco normativo da bandeira, a atuação das autoridades e as condições às quais o trabalhador esteve submetido. A classificação genérica de um registro é insuficiente para estabelecer, por si só, qual proteção foi efetivamente assegurada.

No plano constitucional, a dignidade da pessoa humana, os valores sociais do trabalho e da livre iniciativa, os direitos sociais do art. 7º, a valorização do trabalho humano na ordem econômica e o primado do trabalho na ordem social fundamentam a categoria do direito fundamental ao trabalho digno (Brasil, 1988, arts. 1º, 7º, 170 e 193; Delgado, 2006).

A Constituição da OIT, no art. 19, item 8, resguarda condições mais favoráveis já asseguradas por lei, decisão, costume ou acordo. A SBDI-1 recorreu a esse fundamento para interpretar a relação entre a CTM e a legislação mais favorável. A distinção decisiva, após 2024, está entre preservar uma garantia mais favorável que incida por fundamento próprio e invocar o art. 3º, II, para uma categoria expressamente excluída do regime da Lei nº 7.064/1982. O primeiro caminho exige demonstrar a fonte autônoma e sua aplicabilidade. O segundo demanda enfrentar o texto da alteração legislativa e, se for o caso, formular de modo explícito a questão de constitucionalidade. Essa distinção preserva a crítica à possível redução de proteção e a precisão quanto às normas vigentes (Organização Internacional do Trabalho, 1919; Brasil, 2021, preâmbulo; Brasil, 2023a, 2024).

4 Condições de trabalho e efetividade da proteção convencional internacional e legal brasileira

Jornada e repouso permitem avaliar a distância entre os direitos formalizados no contrato e as condições efetivas de trabalho. A prova do descanso e a fiscalização em portos oferecem um teste concreto da efetividade

da CTM, especialmente diante da digitalização dos registros de bordo.

4.1 Jornada, repouso e fadiga na CTM 2006

A CTM organiza a proteção em cinco títulos, que tratam do ingresso no trabalho a bordo, das condições de emprego, das condições de vida na embarcação, da proteção à saúde e dos mecanismos de cumprimento e fiscalização. Os arts. III e IV vinculam esse regime à observância dos direitos fundamentais no trabalho e dos direitos sociais da gente do mar. A remuneração periódica, o repatriamento nas hipóteses previstas e o acesso à assistência médica a bordo e em terra completam a proteção das condições de emprego e de vida embarcada (Brasil, 2021, regras 2.2, 2.5 e 4.1). A arquitetura da Convenção combina regras, normas obrigatórias na sua Parte A e diretrizes na sua Parte B, que orientam a implementação. Essa configuração permite a adoção de padrões mínimos comuns em sistemas nacionais distintos (Brasil, 2021, arts. III, IV e VI; McConnell; Devlin; Doumbia-Henry, 2011).

A Norma A2.3 permite aos membros fixar o máximo de horas de trabalho ou o mínimo de horas de descanso nos limites convencionais. O primeiro parâmetro é de 14 horas de trabalho em qualquer período de 24 horas e 72 horas em qualquer período de sete dias. O segundo é de pelo menos 10 horas de descanso em qualquer período de 24 horas e 77 horas em qualquer período de sete dias. A divisão do repouso observa, como regra, o máximo de dois períodos, um dos quais com pelo menos seis horas ininterruptas, e intervalo máximo de 14 horas entre períodos consecutivos de descanso. A Convenção disciplina hipóteses de exceção e preserva a autoridade do comandante para determinar o trabalho indispensável à segurança imediata ou à assistência a outras embarcações ou pessoas em perigo, com recomposição do repouso tão logo praticável após o restabelecimento da normalidade (Brasil, 2021, norma A2.3, §§ 2º, 5º, 6º, 13 e 14).

Os estudos oferecem uma razão concreta para investigar a qualidade do repouso. A revisão sistemática de Dohrmann e Leppin (2017) examina a relação da fadiga com fatores como turnos, sono e organização do serviço a bordo. Brooks e Greenberg (2022) identificam, na literatura sobre saúde mental do pessoal marítimo, fatores associados ao bem-estar, incluindo condições físicas de trabalho, duração das jornadas e isolamento. Esses resultados justificam investigar a organização das escalas e as possibilidades de repouso efetivo. Por reunirem diferentes populações marítimas, servem como evidência de mecanismos de risco, sem autorizar estimativas específicas para camareiros ou outras ocupações em cruzeiros.

No caso hipotético, o ponto probatório seria confrontar o registro das horas de repouso com os horários efetivamente cumpridos. Escalas planejadas, registros diários, convocações extraordinárias, comunicações e depoimentos podem esclarecer se o trabalhador permaneceu à disposição no intervalo registrado. A Norma A2.3 exige a manutenção de registros das horas diárias de trabalho ou descanso e prevê o recebimento de cópia pelo trabalhador. A análise judicial deve considerar a integridade dos registros, a possibilidade de correção e o acesso das partes aos elementos que permitem verificar a rotina a bordo (Brasil, 2021, norma A2.3, §§ 10 e 12).

4.2 Jornada, repouso e fadiga na legislação brasileira

O limite máximo da jornada de trabalho no Brasil é de 08 horas, de acordo com o artigo 7º, inciso III, da Constituição Federal. A CLT, em seu artigo 248, estabelece o mesmo limite em relação ao trabalhador marítimo.

Quando se compara o limite máximo de 14 horas da jornada fixado pela CTM 2006 com o limite constitucional e legal brasileiro de 08 horas de jornada de trabalho, fica evidente a importância da tese a ser fixada pelo TST no IRR 95.

O que está em jogo é um limite de jornada 50% superior à do outro.

4.3 Fiscalização pelo Estado da bandeira e pelo Estado do porto

O Estado da bandeira exerce o controle primário sobre o cumprimento da CTM nos navios que arvoram sua bandeira. A Regra 5.1 disciplina inspeção e certificação. Nos navios sujeitos à certificação, o certificado de trabalho marítimo e a declaração de conformidade documentam o sistema de cumprimento e facilitam a supervisão. O Estado do porto pode inspecionar navios estrangeiros nas condições da Regra 5.2 e da Norma A5.2.1. A documentação convencional possui relevância probatória na inspeção, e a CTM estabelece hipóteses que permitem um exame mais detalhado. Em situações previstas no instrumento, como riscos claros para a segurança, a saúde ou a proteção da gente do mar ou violações graves ou reiteradas dos requisitos, a autoridade habilitada deve impedir a saída do navio até que a irregularidade seja sanada ou que a autoridade aceite um plano de ação corretiva e se convença de que ele será executado prontamente (Brasil, 2021, Norma A5.2.1, § 6º). O art. V, § 7º, prevê o princípio de tratamento não mais favorável a navios de Estados que não ratificaram a Convenção (Brasil, 2021, art. V, § 7º, e normas A5.1.3 e A5.2.1; McConnell; Devlin; Doumbia-Henry, 2011).

As regras de queixa a bordo e em terra formam outra via de cumprimento. A Norma A5.1.5 prevê a possibilidade de representação ou acompanhamento na queixa a bordo e salvaguardas contra retaliações. A Norma A5.2.2 disciplina a comunicação de queixas a uma autoridade competente no porto de escala. Esses meios podem permitir intervenção durante um embarque e preservar informações relevantes para a apuração de um litígio. A reparação judicial de créditos contratuais tem pressupostos próprios, enquanto os procedimentos de inspeção e queixa buscam assegurar o cumprimento das

exigências convencionais (Brasil, 2021, normas A5.1.5 e A5.2.2).

No Brasil, a NR-30 integra a disciplina da segurança e saúde no trabalho aquaviário. Seu item 30.2.1 inclui embarcações comerciais de bandeira estrangeira nos termos das convenções internacionais ratificadas e em vigor. Isso exige verificar o campo de aplicação da norma, a natureza da atividade e o fundamento da fiscalização. A inspeção da saúde e segurança a bordo, a determinação da lei do contrato e o julgamento das pretensões individuais permanecem questões distintas (Brasil, 2021, regra 5.2; Brasil, 2023b, item 30.2.1).

4.4 Digitalização e sustentabilidade do trabalho marítimo

A digitalização dos registros de jornada pode facilitar a fiscalização quando preserva a autoria dos lançamentos, o histórico das alterações e o acesso da tripulação aos próprios dados. Na hipótese de divergência, a comparação de trilhas de alteração com escalas e chamadas efetivas permite testar a confiabilidade da informação. Essa é uma aplicação probatória das obrigações de registro da CTM. A revisão de Theotokas, Lagoudis e Raftopoulou (2024) situa a formação profissional e a adaptação de competências entre os principais desafios da digitalização do setor. A introdução de sistemas de controle, automação e monitoramento pode, assim, ser tratada na negociação coletiva em termos de treinamento, transparência dos registros e distribuição das responsabilidades (Brasil, 2021, norma A2.3; Theotokas; Lagoudis; Raftopoulou, 2024).

A sustentabilidade ambiental também produz demandas de formação a bordo. A literatura sobre operação energeticamente eficiente sustenta que o engajamento e o treinamento da tripulação são relevantes para a implementação das medidas de economia de energia. O problema trabalhista consiste em determinar como o tempo de formação, o custo da adaptação e os riscos associados às novas rotinas serão distribuídos. A proposta decorrente desta

análise é inserir essas matérias nos programas de prevenção e na negociação coletiva, vinculando a transformação técnica à qualificação profissional e à manutenção do repouso efetivo (Dewan; Godina, 2024; Theotokas; Lagoudis; Raftopoulou, 2024).

5 Representação sindical, negociação coletiva e greve

A posição dos trabalhadores na estrutura representativa condiciona sua capacidade de negociar horários, condições de saúde e adaptações tecnológicas. Nos cruzeiros, a representação profissional e as garantias da greve mobilizam tanto as regras brasileiras quanto formas transnacionais de ação sindical.

5.1 Enquadramento sindical e atuação das entidades de grau superior

O conceito ampliado de gente do mar torna juridicamente visível o pessoal de serviços embarcados e reforça a exigência de liberdade sindical e reconhecimento efetivo da negociação coletiva. A CTM estabelece essas garantias no art. III, alínea a. A identificação do sindicato representativo no Brasil, por sua vez, passa pela categoria profissional, pela base territorial e pela abrangência da representação, considerando a atividade econômica do empregador e as hipóteses de categoria profissional diferenciada. Vale lembrar que as categorias marítimas enquadram-se obrigatoriamente como categorias diferenciadas, tendo em vista as condições singulares de trabalho. (Brasil, 1988, art. 8º; Brasil, 1943, art. 511; Brasil, 2021, art. III; Belmonte, 2018).

As categorias marítimas novas decorrentes da alteração do conceito de gente do mar levada a efeito pela CTM 2006, vigente no Brasil a partir de 2021, ainda se encontram em estado incipiente de organização sindical.

O art. 611, § 2º, da CLT oferece uma via para a celebração de convenções

coletivas quando a categoria vinculada estiver inorganizada em sindicato, atribuindo essa faculdade à federação representativa ou, na falta desta, à confederação, dentro do respectivo âmbito de representação. A hipótese é especialmente relevante para trabalhadores de hotelaria e outros serviços que permaneçam sem cobertura representativa demonstrada. Para invocá-la, cabe apurar a existência de sindicato abrangente e verificar os limites da entidade de grau superior. O reconhecimento do trabalhador como gente do mar abre o exame da proteção coletiva, enquanto a legitimidade para firmar convenção coletiva decorre da disciplina sindical aplicável (Brasil, 1943, art. 611, § 2º; Brasil, 1988, art. 8º; Brasil, 2021, arts. II e III).

5.2 Negociação coletiva em escala transnacional

Lillie (2004) analisa a coordenação sindical internacional na navegação sob bandeiras de conveniência e demonstra como a articulação de sindicatos em diferentes países permitiu negociar padrões salariais e condições de trabalho com entidades patronais. Uma das condições dessa coordenação é a possibilidade de ação sindical em diferentes pontos da cadeia de transporte. A circulação do navio, que dispersa vínculos contratuais e autoridades, também cria oportunidades de articulação em portos e entre organizações que representam trabalhadores de várias nacionalidades (Lillie, 2004; DeSombre, 2006).

O acordo coletivo internacional ITF–IMEC para 2026–2027, no âmbito do International Bargaining Forum (IBF), oferece exemplo documental. Seu art. 1º condiciona a cobertura ao âmbito empresarial e à existência de acordo especial aplicável à embarcação, e prevê que a incorporação ao contrato individual seja explicitada. A análise de qualquer cruzeiro exige comprovar o vínculo com o instrumento antes de extrair efeitos em matéria de salário, descanso ou representação. O modelo demonstra como a negociação transnacional pode

produzir parâmetros comuns sem eliminar as questões de abrangência do instrumento e as garantias previstas na CTM (ITF; IMEC, 2026, art. 1º; Brasil, 2021, norma A2.1; Lillie, 2004).

5.3 Direito de greve e segurança na interface entre navio e porto

No Brasil, o art. 9º da Constituição atribui aos trabalhadores a decisão sobre a oportunidade da greve e os interesses a defender. A Lei nº 7.783/1989 disciplina a suspensão coletiva, temporária e pacífica da prestação de serviços e estabelece requisitos relativos à negociação prévia, à deliberação e à comunicação. Na ausência de entidade sindical, a lei prevê deliberação em assembleia dos trabalhadores interessados e constituição de comissão de negociação. Essa hipótese tem especial interesse para categorias cuja representação seja incerta. Em conflitos transnacionais, cumpre justificar o âmbito de incidência das normas brasileiras com base na categoria, no local da ação coletiva, nos sujeitos atingidos e na natureza da pretensão deduzida (Brasil, 1988, art. 9º; Brasil, 1989, arts. 2º a 6º).

A paralisação de tripulantes, uma ação de solidariedade em terra e uma greve portuária podem afetar a mesma operação, mas envolvem sujeitos, reivindicações e requisitos próprios. O art. 10, inciso XV, da Lei nº 7.783/1989, acrescido pela Lei nº 14.047/2020, classifica as atividades portuárias como essenciais. Nos casos em que esse regime incide, os arts. 11 e 13 exigem a garantia dos serviços indispensáveis às necessidades inadiáveis da comunidade e comunicação aos empregadores e usuários com antecedência mínima de 72 horas. O enquadramento de uma paralisação a bordo depende da atividade efetivamente atingida. A presença do navio no porto, por si só, é um dado insuficiente para equiparar a greve da tripulação à greve da categoria portuária (Brasil, 1989, arts. 10 a 13; Brasil, 2020, art. 6º).

A necessidade de manter atendimento médico imediato, prevenção de incêndios ou vigilância indispensável à integridade das pessoas e da embarcação oferece exemplos de medidas a avaliar conforme o local, o risco e as funções atingidas. A manutenção de equipes para serviços cuja interrupção possa causar deterioração irreversível, nos termos do art. 9º da Lei de Greve, também deve ser examinada quando pertinente. A decisão sobre a extensão dessas medidas deve demonstrar o risco concreto e a relação entre a medida e o bem protegido. Essa fundamentação permite distinguir o atendimento de necessidades inadiáveis da mera preservação da programação comercial do cruzeiro (Brasil, 1989, arts. 9º e 11; Brasil, 2021, norma A2.3, § 14).

5.4 Ação coletiva transfronteiriça e proteção internacional da greve

No caso Viking Line, processo C-438/05, o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias examinou a ação coletiva de um sindicato finlandês e da ITF diante do projeto de registrar na Estônia um navio então registrado na Finlândia. O Tribunal reconheceu o caráter fundamental da ação coletiva, incluindo a greve, e entendeu que uma medida capaz de restringir a liberdade de estabelecimento poderia ser justificada pela proteção dos trabalhadores se fosse apta a alcançar esse objetivo e se respeitasse a proporcionalidade. O caso interessa à comparação porque explicita o efeito da mudança de bandeira sobre a negociação coletiva e o tipo de justificação exigida para avaliar as medidas sindicais. A liberdade de estabelecimento em questão é própria do regime europeu examinado no julgamento (União Europeia, 2007, §§ 43–47, 72–90).

A Corte Internacional de Justiça, no parecer consultivo de 21 de maio de 2026, concluiu que a Convenção nº 87 da OIT protege o direito de greve dos trabalhadores e de suas organizações. Em 13 de novembro de 2026, o Conselho de Administração da OIT tomou conhecimento formal do parecer. No caso

brasileiro, a Convenção nº 87 permanece sem ratificação, conforme os dados da OIT consultados para esta pesquisa. Os fundamentos diretamente pertinentes são a Constituição brasileira e a Lei nº 7.783/1989, em articulação com a CTM no que diz respeito à liberdade sindical e ao reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva. A contribuição do parecer é interpretativa e favorece a compreensão da greve como meio de exercício da liberdade sindical (Corte Internacional de Justiça, 2026; Organização Internacional do Trabalho, 2026ª, 2026b; Brasil, 1988, 1989, 2021).

6 Considerações finais

A análise da Súmula nº 207, da Lei nº 11.962/2009 e do acórdão da SBDI-1 de 2023 mostra como o direito brasileiro passou de uma solução geral centrada no lugar da prestação para determinar a aplicação da norma mais favorável ao trabalhador, observando o artigo 3º, inciso II, da Lei nº 7.064/1982. A alteração de 2024, advinda com a edição da Lei nº 14.978/2024, introduziu uma exceção expressa para os tripulantes de cruzeiros aquaviários, permitindo que o limite de jornada deixe de ser aquele estabelecido pela legislação mais benéfica, de apenas 08 horas, para alcançar o elevado patamar de 14 horas de trabalho em um único dia, o que acarreta para os padrões brasileiros em significativo retrocesso desafiando o princípio constitucional do trabalho digno (Brasil, 1982, 1985, 2009, 2012, 2023a, 2024, 2025a).

A CTM ampliou a cobertura laboral da gente do mar em relação a um entendimento centrado nas funções de navegação, alcançando trabalhadores de hotelaria e de outros serviços quando preenchidos seus requisitos. A ampliação fortalece a proteção material e torna mais visíveis as lacunas de representação sindical. A resposta a essas lacunas exige verificar a abrangência das entidades existentes e as condições de atuação de federações e, subsidiariamente, de

confederações. Em paralelo, a negociação coletiva transnacional pode introduzir garantias aplicáveis a determinados contratos e embarcações, desde que a cobertura esteja demonstrada (Brasil, 1943, art. 611, § 2º; Brasil, 2021, arts. II e III; Lillie, 2004; ITF; IMEC, 2026).

Para o caso da camareira apresentado na introdução, propõe-se um percurso de análise. Primeiro, identificar o contratante, o armador, a agência de recrutamento, o itinerário e a bandeira e fundamentar a jurisdição. Segundo, localizar os fatos geradores e definir a lei material, verificando a incidência temporal da alteração de 2024 e as garantias convencionais e coletivas aplicáveis. Terceiro, reconstruir a jornada efetiva mediante confronto entre registros, escalas e evidências de convocações em períodos de descanso. Quarto, examinar a representação coletiva, a natureza da paralisação e os serviços cuja manutenção seja demonstradamente necessária. O percurso permite avaliar o impacto da legislação de 2024 (Lei nº 14.978/2024) sobre o trabalho digno em situações verificáveis, com atenção à proteção devida a quem trabalha a bordo e às exigências concretas de segurança da navegação (Brasil, 1988, 1989, 2021, 2024; Delgado, 2006).

A solução do Tema 95 dependerá da tese que vier a ser firmada. Com a palavra o Colendo Tribunal Superior do Trabalho.

Referências

BELMONTE, Alexandre Agra. As relações de trabalho nos cruzeiros marítimos. **Revista do Tribunal Superior do Trabalho**, São Paulo, v. 84, n. 4, p. 19–44, out./dez. 2018. Disponível em: https://hdl.handle.net/20.500.12178/152034. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília,** DF: Presidência da República, 1988. Texto compilado. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. **Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995**. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Brasília, DF: Presidência da República, 1995. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/d1530.htm. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. **Decreto nº 10.671, de 9 de abril de 2021**. Promulga o texto da Convenção sobre Trabalho Marítimo – CTM, 2006. Brasília, DF: Presidência da República, 2021. Texto atualizado. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/2021/decreto-10671-9-abril-2021-791247-normaatualizada-pe.html. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. **Decreto nº 18.871, de 13 de agosto de 1929**. Promulga a Convenção de Direito Internacional Privado de Havana e o Código de Bustamante. Rio de Janeiro: Presidência da República, 1929. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1920-1929/decreto-18871-13-agosto-1929-549000-publicacaooriginal-64246-pe.html. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 4.657, de 4 de setembro de 1942**. Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro. Rio de Janeiro: Presidência da República, 1942. Texto compilado. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del4657compilado.htm. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943**. Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. Rio de Janeiro: Presidência da República, 1943. Texto compilado. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del5452compilado.htm. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. **Lei nº 11.962, de 3 de julho de 2009.** Altera o art. 1º da Lei nº 7.064, de 6 de dezembro de 1982. Brasília, DF: Presidência da República, 2009. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l11962.htm. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. **Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015**. Código de Processo Civil. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13105.htm. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. **Lei nº 14.047, de 24 de agosto de 2020**. Dispõe sobre medidas temporárias para enfrentamento da pandemia da Covid-19 no âmbito do setor portuário e altera, entre outros diplomas, a Lei nº 7.783/1989. Brasília, DF: Presidência da República, 2020. Disponível em: https://www.presidencia.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2020/lei/l14047.htm. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. **Lei nº 14.978, de 18 de setembro de 2024**. Altera a Lei nº 7.064/1982 e outros diplomas para promover a modernização do turismo. Diário Oficial da União: seção 1, Brasília, DF, p. 2, 19 set. 2024. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2024/lei-14978-18-setembro-2024-796251-publicacaooriginal-173037-pl.html. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. **Lei nº 7.064, de 6 de dezembro de 1982.** Dispõe sobre a situação de trabalhadores contratados ou transferidos para prestar serviços no exterior. Brasília, DF: Presidência da República, 1982. Texto atualizado. Disponível em: https://legis.senado.leg.br/norma/548940/publicacao/34619791. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. **Lei nº 7.783, de 28 de junho de 1989**. Dispõe sobre o exercício do direito de greve, define as atividades essenciais, regula o atendimento das necessidades inadiáveis da comunidade, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1989. Texto atualizado. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7783.htm. Acesso em: out. 2026.

BRASIL. **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. Brasília, DF: Presidência da República, 1997. Texto atualizado. Disponível em: https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1997/lei-9537-11-dezembro-1997-349418-normaatualizada-pl.pdf. Acesso em: set. 2026.

BRASIL. Ministério do Trabalho e Emprego. **Norma Regulamentadora nº 30**: segurança e saúde no trabalho aquaviário. Brasília, DF: Ministério do Trabalho e Emprego, 2023b. Texto atualizado em 2023. Disponível em: https://www.gov.br/trabalho-e-emprego/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/conselhos-e-orgaos-colegiados/comissao-tripartite-partitaria-permanente/arquivos/normas-regulamentadoras/normas-regulamentadoras-vigentes/nr-30-atualizada-2023.pdf. Acesso em: set. 2026.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Tema 210 da repercussão geral:** limitação de indenizações por danos decorrentes de extravio de bagagem com fundamento na Convenção de Varsóvia. Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ. Relator: Ministro Gilmar Mendes. Brasília, DF: STF, 2017. Ficha temática com a redação atual da tese. Disponível em: https://portal.stf.jus.br/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?classeProcesso=RE&incidente=4040813&numeroTema=210. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho (Subseção I Especializada em Dissídios Individuais). **Embargos em Embargos de Declaração em Recurso de Revista nº 15-72.2019.5.13.0015**. Redator: Ministro Cláudio Mascarenhas Brandão, 21

set. 2023. Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho, Brasília, DF, 7 dez. 2023a. Ementa e dispositivo no registro oficial do TST. Disponível em: https://www.tst.jus.br/documents/10157/33224036/15-72.2019.5.13.0015.pdf/af51267f-840d-4230-a730-0f62e869d0b7?t=1721247730529. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho**. Incidente de Julgamento de Recurso de Revista e de Embargos Repetitivos nº 0010946-64.2023.5.03.0180**: despacho. Relator: Ministro Luiz José Dezena da Silva. Brasília, DF, 7 maio 2025b. Disponível em: https://portal.trt3.jus.br/internet/jurisprudencia/incidentes-suscitados-irr-iac-arginc-tst/downloads/tema-95-irr-0010946-64-2023-5-03-0180-despacho-publicado-09-05-2025.pdf. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Índice temático de precedentes qualificados no TST:** Tema 95. Brasília, DF: TST, [2025c]. Disponível em: https://www.tst.jus.br/pt/indice-tematico-precedentes-qualificados-tst. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Resolução nº 181, de 16 de abril de 2012**. Cancela a Súmula nº 207 e altera a redação das Súmulas nº 221 e nº 368. Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho: caderno jurídico do Tribunal Superior do Trabalho, Brasília, DF, n. 961, p. 3–6, 19 abr. 2012. Disponível em: https://hdl.handle.net/20.500.12178/21916. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Súmula nº 207**. Conflitos de leis trabalhistas no espaço. Princípio da lex loci executionis. Brasília, DF: TST, 1985. Enunciado cancelado pela Resolução nº 181/2012. Disponível em: https://www.tst.jus.br/documents/10157/cc23ec94-9e08-47e3-8ed6-2e662cee7690. Acesso em: nov. 2026.

BRASIL. Tribunal Superior do Trabalho. **Tema 95 dos recursos repetitivos**: ficha do tema. Relator: Ministro Luiz José Dezena da Silva. Brasília, DF: TST, 2025a. Disponível em: https://www.tst.jus.br/documents/10157/0/IRR095.pdf/1c4d69e6-7adb-2cd2-3a71-a53bada2b7ba?t=1744140462866. Acesso em: nov. 2026.

BROOKS, Samantha K.; GREENBERG, Neil. Mental health and psychological wellbeing of maritime personnel: a systematic review. **BMC Psychology**, [S. l.], v. 10, art. 139, 2022. DOI: 10.1186/s40359-022-00850-4. Disponível em: https://doi.org/10.1186/s40359-022-00850-4. Acesso em: nov. 2026.

CAMPOS, Ingrid Zanella Andrade; CAMPOS, Igor Zanella Andrade. A legislação aplicável ao tripulante de navio de cruzeiro: uma análise do princípio da força da gravidade. **Revista Eletrônica do Tribunal Regional do Trabalho da 6ª**

Região, Recife, n. 44, p. 213–231, 2018. Disponível em: https://juslaboris.tst.jus.br/bitstream/handle/20.500.12178/162271/2018_campos_ingrid_legislacao_aplicavel.pdf. Acesso em: nov. 2026.

CORTE INTERNACIONAL DE JUSTIÇA. **Right to strike under ILO Convention No. 87**. Parecer consultivo de 21 de maio de 2026, caso nº 191. Haia: Corte Internacional de Justiça, 2026. Disponível em: https://icj-web.leman.un-icc.cloud/case/191. Acesso em: nov. 2026.

DELGADO, Gabriela Neves. **Direito fundamental ao trabalho digno**. São Paulo: LTr, 2006. Disponível em: https://bdjur.stj.jus.br/jspui/bitstream/2011/2479/Direito_Fundamental_ao_Trabalho.pdf. Acesso em: nov. 2026.

DESOMBRE, Elizabeth R. **Flagging standards**: globalization and environmental, safety, and labor regulations at sea. Cambridge, MA: MIT Press, 2006. Disponível em: https://mitpress.mit.edu/9780262042345/flagging-standards/. Acesso em: nov. 2026.

DEWAN, Mohammud Hanif; GODINA, Radu. An overview of seafarers' engagement and training on energy efficient operation of ships. **Marine Policy**, [S. l.], v. 160, art. 105980, fev. 2024. DOI: 10.1016/j.marpol.2023.105980. Disponível em: https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105980. Acesso em: nov. 2026.

DOHRMANN, Solveig Boeggild; LEPPIN, Anja. Determinants of seafarers' fatigue: a systematic review and quality assessment. **International Archives of Occupational and Environmental Health**, [S. l.], v. 90, n. 1, p. 13–37, jan. 2017. DOI: 10.1007/s00420-016-1174-y. Disponível em: https://doi.org/10.1007/s00420-016-1174-y. Acesso em: nov. 2026.

ITF (International Transport Workers' Federation); **IMEC** (International Maritime Employers' Council). ITF-IMEC IBF International Collective Bargaining Agreement 2026–2027. [S. l.]: ITF; IMEC, [2026]. Disponível em: https://www.itfseafarers.org/sites/default/files/node/resources/files/ITF%20IMEC%20International%20IBF%20CBA%202026%20-2027%20final.pdf. Acesso em: nov. 2026.

LILLIE, Nathan. Global collective bargaining on flag of convenience shipping. **British Journal of Industrial Relations,** [S. l.], v. 42, n. 1, p. 47–67, mar. 2004. DOI: 10.1111/j.1467-8543.2004.00304.x. Disponível em: https://doi.org/10.1111/j.1467-8543.2004.00304.x. Acesso em: nov. 2026.

MCCONNELL, Moira; DEVLIN, Dominick; DOUMBIA-HENRY, Cleopatra. **The**

Maritime Labour Convention, 2006: a legal primer to an emerging international regime. Leiden: Brill, 2011. DOI: 10.1163/ej.9789004183759.i-708. Disponível em: https://doi.org/10.1163/ej.9789004183759.i-708. Acesso em: nov. 2026.

NAÇÕES UNIDAS. **United Nations Convention on the Law of the Sea**. Montego Bay, 10 dez. 1982. Arts. 2º, 27, 28 e 91 a 94. Disponível em: https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm. Acesso em: nov. 2026.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **Conselho de Administração**. Decision concerning the advisory opinion of the International Court of Justice on the interpretation of Convention No. 87 in relation to the right to strike. Genebra: OIT, 13 nov. 2026a. GB.358/INS/13/Decision. Disponível em: https://www.ilo.org/resource/record-decisions/gb/gb358/decision-concerning-advisory-opinion-international-court-justice. Acesso em: nov. 2026.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. **ILO Constitution**. [S. l.]: OIT, 1919. Texto consolidado, art. 19, item 8. Disponível em: https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB%3A55%3A0%3A%3A%3A55%3AP55_TYPE%2CP55_LANG%2CP55_DOCUMENT%2CP55_NODE%3AKEY%2Cen%2CILOC%2C%2FDocument%2FChapters%2FChapter%2FArticle%5B%40Number%3D19%5D. Acesso em: nov. 2026.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO. Up-to-date conventions not ratified by Brazil. Genebra: OIT, [2026b]. NORMLEX. Disponível em: https://normlex.ilo.org/dyn/nrmlx_en/f?p=NORMLEXPUB%3A11210%3A0%3A%3ANO%3A%3AP11210_COUNTRY_ID%3A102571. Acesso em: nov. 2026.

THEOTOKAS, Ioannis N.; LAGOUDIS, Ioannis N.; RAFTOPOULOU, Konstantina. Challenges of maritime human resource management for the transition to shipping digitalization. **Journal of Shipping and Trade**, [S. l.], v. 9, art. 6, 2024. DOI: 10.1186/s41072-024-00165-0. Disponível em: https://doi.org/10.1186/s41072-024-00165-0. Acesso em: nov. 2026.

UNIÃO EUROPEIA. Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias (Grande Secção). **Processo C-438/05: International Transport Workers' Federation e Finnish Seamen's Union contra Viking Line ABP e OÜ Viking Line Eesti**. Acórdão de 11 de dezembro de 2007. Luxemburgo, 2007. ECLI:EU:C:2007:772. Disponível em: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A62005CJ0438. Acesso em: nov. 2026.

Contributor Role Taxonomy (CRediT)

Ulisses Borges de Resende: Methodology, Supervision, Validation, Review & editing..

Rafael Ávila Borges de Resende: Conceptualization, Investigation, Writing – original draft

Fluxo editorial/Editorial flow – *artigo convidado do PPGDIesb*

Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília
Research Organization Registry
https://ror.org/05t0gvw18

A **Revista de Direito – Trabalho, Sociedade e Cidadania** / ***Law Review - Labor, Society and Citizenship*** (e-ISSN 2448-2358) adota "Publicação em Fluxo Contínuo"/"Ahead of Print" e Acesso Aberto (OA) vinculada ao Programa de Pós-Graduação Mestrado Profissional em Direitos Sociais e Processos Reivindicatórios (PPG-MPDS) do Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília (IESB) e utiliza o verificador de plágio *Similarity Check/Crossref* e visa atender às exigências das boas práticas editoriais da Iniciativa de Acesso Aberto de Budapeste (BOAI), do Comitê de Ética em Publicações (COPE), do Diretório de Periódicos de Acesso Aberto (DOAJ) e da Associação de Publicações Acadêmicas de Acesso Aberto (OASPA).

A revista possui QUALIS/CAPES B3 (2017-2020) nas áreas de Direito, Filosofia e Interdisciplinar e seus editores-chefes são filiados à Associação Brasileira de Editores Científicos (ABEC).

Está presente e conservada na Rede LOCKSS Cariniana / LOCKSS Program at Stanford Libraries e nos demais indexadores/diretórios: ABEC / CAPES Qualis / Cariniana / Crossref /CrossrefDOI / Crossref Similarity Check / Diadorim / ERIHPLUS / Google Scholar / Latindex / LatinREV / LivRe / Miguilim / Oasisbr / OpenAlex / ROAD / RVBI

Editores-Chefes

Profa. Dra. Any Ávila Assunção ORCID Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/IESB, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Miguel Ivân Mendonça Carneiro ORCID.
Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/IESB, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Editor-Associado

Prof. Dr. Phillipe Cupertino Salloum e Silva ORCID Universidade Federal de Jataí, Programa de Pós-Graduação Mestrado Acadêmico em Direito/PPGD-UFJ, Jataí/Goiás, Brasil.

Conselho Editorial

Profa. Dra. Ada Ávila Assunção ORCID. Universidade Federal de Minas Gerais/UFMG, Belo Horizonte/Minas Gerais, Brasil.

Prof. Dr. Alexandre de Souza Agra Belmonte ORCID. Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/IESB. Tribunal Superior do Trabalho/ TST, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Alcian Pereira de Souza ORCID. Universidade do Estado do Amazonas/UEA, Manaus/Amazonas, Brasil.

Prof. Dr. Alex Sandro Calheiros de Moura ORCID. Universidade de Brasília/UnB, Brasília, Brasil.

Prof. Dr. Antônio Escrivão Filho ORCID. Universidade de Brasília/UnB, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Arnaldo Sampaio de Moraes Godoy ORCID. Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/IESB, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Augusto César Leite de Carvalho ORCID. Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/Tribunal Superior do Trabalho/TST, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Diogo Palau Flores dos Santos. ORCID. Escola da Advocacia Geral da União/AGU, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Douglas Alencar Rodrigues ORCID. Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/Tribunal Superior do Trabalho/TST, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Márcio Evangelista Ferreira da Silva ORCID. Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília/IESB, Tribunal de Justiça do Distrito Federal e dos Territórios/JDFT, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Paulo José Leite de Farias ORCIDEscola Superior do Ministério Público da União, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Ulisses Borges de Resende ORCID. Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Newton de Oliveira Lima ORCID. Universidade Federal da Paraíba/UFPB, João Pessoa/Paraíba, Brasil.

Prof. Dr. Rodrigo Duarte Fernando dos Passos ORCID. Universidade Estadual Paulista/UNESP, Marília/São Paulo, Brasil.

Prof. Dr. Siddharta Legale ORCID. Universidade Federal do Rio de Janeiro/UFRJ, Rio de Janeiro/Rio de Janeiro, Brasil.

Prof. Dr. Sílvio Rosa Filho ORCID. Universidade Federal de São Paulo/UNIFESP, Guarulhos/São Paulo, Brasil.

Prof. Dr. Tiago Resende Botelho ORCID. Universidade Federal da Grande Dourados/UFGD, Dourados/Mato Grosso do Sul, Brasil.

Conselho Consultivo Internacional

Fabio Petrucci, Università degli Studi di Roma *La Sapienza*.

Federico Losurdo ORCID, L'Università degli Studi di Urbino Carlo Bo

Giorgio Sandulli, Università degli Studi di Roma *La Sapienza.*

Guilherme Dray ORCID, Universidade Nacional de Lisboa.

Joaquín Perez Rey ORCID, Universidad de Castilla lá Mancha.

Corpo de Pareceristas (2024-atual)

Prof. Dr. Antônio Escrivão Filho ORCID. Universidade de Brasília/UnB, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Fernando Nascimento dos Santos ORCID. Universidade de Brasília - UnB, Brasília/Distrito Federal, Brasil.

Prof. Dr. Guilherme Camargo Massaú ORCID. Universidade Federal de Pelotas - UFPEL, Pelotas/Rio Grande do Sul, Brasil.

Prof. Dr. Guilherme Machado Siqueira ORCID. GCrim/Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro/Rio de Janeiro, Brasil.

Prof. Dr. Lucas Barreto Dias ORCID. Universidade Estadual do Ceará/UEC, Ceará/Fortaleza, Brasil.

Prof. Dr. Raúl de Miguel Benjamim Jofrisse Nhamitambo, Universidade Pedagógica de Maputo, Moçambique, África.

Prof. Dr. Wagner Teles de Oliveira ORCID, Universidade Estadual de Feira de Santana, Bahia, Brasil.

Prof. Dr. Williem da Silva Barreto Júnior ORCID Faculdade de Tecnologia e Ciências/Centro Universitário Excelência, Salvador/Bahia, Brasil.

Apoio Técnico

Setor de TI do Centro Universitário Instituto de Educação Superior de Brasília.

A Revista está presente e preservada em:

Nacionais

Internacionais