REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

AMBIENTE DO TRABALHO SEGURO E SAUDÁVEL COMO PRINCÍPIO E DIREITO FUNDAMENTAL DO TRABALHO E A SUA REPERCUSSÃO NA INDÚSTRIA SHIPPING

SAFE AND HEALTHY WORK ENVIRONMENT AS A PRINCIPLE AND FUNDAMENTAL RIGHT AT WORK AND ITS IMPACT ON THE SHIPPING INDUSTRY

Augusto Grieco Sant'Anna Meirinho[1]

RESUMO: O artigo tem como objetivo apresentar o ambiente do trabalho seguro e saudável como novo princípio e direito fundamental no trabalho adotado pela Organização Internacional do Trabalho. Destaca a força cogente que vincula os Estados às convenções fundamentais mesmo quando não ratificadas. Analisa, ainda, a vinculação do novo princípio e direito fundamental à agenda do trabalho decente e a centralidade na tutela da dignidade do marítimo, sob o aspecto de sua saúde e o seu impacto na indústria do shipping.

Palavras-chave: trabalho decente; princípio fundamental no trabalho; tutela da dignidade dos marítimos.

ABSTRACT: The paper aims to present the safe and healthy work environment as a new principle and fundamental right at work adopted by the International Labor Organization. It lays emphasis on the cogent force that binds States to fundamental conventions even when not ratified. It also analyzes the connection of the new principle and fundamental right to the decent work agenda and the centrality in protecting the dignity of seafarer, from the point of view of their health, and their impact on the shipping industry.

Keywords: decent work; fundamental principle at work; protection of the dignity of the seafarers.

1 INTRODUÇÃO

A indústria do transporte marítimo ocupa posição de destaque na dinâmica mundial. Mesmo com o desenvolvimento do transporte aéreo, a maior parte do intercâmbio comercial mundial é feito por intermédio de navios.

Os temas relacionados ao mar despertam interesse geral, sobretudo na literatura e no cinema. Não é sem razão que uma das principais obras da literatura norte-americana é "Moby

[1] Doutor em Direito das Relações Sociais pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo. Mestre em Direito Previdenciário pela PUC-SP. Especialista em Direito e Processo do Trabalho pela Universidade de São Paulo. Especialista em Relações Internacionais pela Universidade Cândido Mendes - RJ. Bacharel em Ciências Náuticas pela Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante – Efomm/RJ. Professor universitário. Ex-Procurador Federal da Advocacia-Geral da União. Procurador do Trabalho do Ministério Público da União. Titular da Cadeira nº 20 da Academia Brasileira de Direito da Seguridade Social (ABDSS).

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

Dick", de Herman Melville. No Brasil, podemos citar Jorge Amado com os seus "Os velhos marinheiros, ou, O capitão-de-longo-curso" e "Navegação de Cabotagem". No cinema, um dos maiores sucessos de bilheteria foi o filme "Titanic", de James Cameron.

As coisas do mar também atraem a atenção de especialistas de diversos setores do conhecimento. A explicação para esse interesse difuso é simples: a navegação marítima é importante para o desenvolvimento mundial.

A Revista de Direito e Negócios Internacionais da *Maritime Law Academy* é um bom exemplo dessa realidade, tratando de temas de direito e de comércio exterior que são fundamentais aos profissionais que atuam em diversos ramos de negócios internacionais.

Como se observa dos artigos publicados nas edições anteriores, os temas são variados, abrangendo contratos de transporte marítimos, regulação, infraestrutura, avarias, seguros, arbitragem, entre outros.

Essa diversidade temática demonstra a riqueza do conhecimento humano que gravita em torno da indústria *shipping*.

O presente artigo, a despeito de outros importantes temas, centra-se nos profissionais responsáveis pela operação dos navios, referidos de forma geral como "gente do mar"[2] (*seafarers*), para nós, marítimos.

Se a condição de vida a bordo dos navios mercantes é severa pelas próprias condições em que o trabalho é exercido, em um ambiente adverso ao ser humano, é verdade que, pelo menos desde a criação da Organização Internacional do Trabalho (OIT), vem se buscando estabelecer regras de proteção aos marítimos.

O ponto culminante desse longo processo normativo foi a adoção da Convenção sobre o Trabalho Marítimo, de 2006 (MLC 2006), que consolidou os direitos previstos em diversos instrumentos internacionais em uma única convenção internacional. Resumindo em uma expressão o significado da MLC 2006, trata-se de um instrumento que introduz a agenda do trabalho decente no setor marítimo.

[2] A expressão "gente do mar" utilizado nos instrumentos normativos da OIT é mais abrangente do que o termo "aquaviário" utilizado no Brasil. Para a MLC 2006, gente do mar significa qualquer pessoa empregada ou contratada ou que trabalha a bordo de um navio ao qual esta Convenção se aplica.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

O presente artigo tem como objetivo central destacar a aprovação do meio ambiente do trabalho seguro e saudável como um princípio e direito fundamental no trabalho.

Com a recente emenda à Declaração da Organização Internacional do Trabalho de 1998, sobre Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho, em 2022, os países Membros passam a se vincular obrigatoriamente às novas convenções fundamentais, mesmo que não as tenham formalmente ratificado.

No setor marítimo isso é relevante, como se verá ao longo do estudo, seja pelas peculiaridades do trabalho marítimo e as condições excepcionais de vida a bordo dos navios mercantes, seja pelo fato de as principais bandeiras mundiais não terem ratificado as duas convenções fundamentais em matéria de segurança e saúde no trabalho.

2 OS PILARES NORMATIVOS DO TRANSPORTE MARÍTIMO. O PAPEL DA OIT E DA IMO NA CONSTRUÇÃO DE UM ARCABOUÇO NORMATIVO DE TUTELA DO TRABALHO MARÍTIMO

A premissa fundamental do presente estudo é que o ambiente de trabalho embarcado deve ser submetido a uma tutela especial. Não há dúvidas de que as condições de trabalho a bordo de navios são severas para os marítimos.

Ao lado dos riscos advindos do meio ambiente circundante, o mar e as condições meteorológicas, há aqueles decorrentes da própria embarcação[3].

O navio, considerado em si mesmo, é fonte de diversos riscos ambientais físicos, químicos e, em determinadas circunstâncias, biológicos. Independentemente do tipo de navio, mesmo aqueles de carga não perigosa, sempre haverá riscos de incêndio, explosão, quedas, eletricidade, intoxicação, entre tantos outros.

[3] A maior parte da doutrina especializada classifica o meio ambiente em quatro espécies: natural, artificial, cultural e do trabalho. Gilberto Passos de Freitas enumera as quatro espécies de meio ambiente da seguinte forma: "a) meio ambiente natural (integra o solo, a água, o ar atmosférico, a flora e a fauna); b) meio ambiente cultural (integra o patrimônio arqueológico, artístico, histórico, paisagístico e turístico); c) meio ambiente artificial (integra os edifícios, equipamentos urbanos, comunitários, arquivo, registro, museu, biblioteca, pinacoteca e instalação científica similar); d) meio ambiente do trabalho (integra a proteção do trabalhador em seu local de trabalho e dentro das normas de segurança, bem como fornecendo-lhe uma qualidade de vida digna.) (FREITAS, Gilberto Passos de. *Ilícito Penal Ambiental e Reparação do Dano*. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005, p. 25.)

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

Ao lado desses riscos ambientais externos, ainda existem os aspectos psicológicos que devem ser considerados. O trabalho embarcado, ao contrário da maioria dos trabalhados exercidos em terra, ocorre distante da sociedade.

Há um certo isolamento do marítimo, que passa a viver em uma comunidade fechada, muitas vezes multinacional, e hierarquizada.

Esse aspecto é relevante na medida em que a atividade *shipping* se realiza sem o acompanhamento contínuo da sociedade. Na verdade, a sociedade toma conhecimento das coisas relacionadas à indústria *shipping* quando ocorre algum evento anormal, ou seja, de aspectos negativos. Um exemplo disso foi o encalhe do navio porta-contêineres *Ever Given* ocorrido no Canal de Suez, em março de 2021[4].

Esse distanciamento também impacta a percepção da realidade fática dos marítimos, que são trabalhadores, de certa forma, invisíveis para grande parte da sociedade, pois os seus trabalhos são exercidos a bordo de embarcações que operam fora da dinâmica cotidiana[5].

A despeito dessa invisibilidade, a Organização Internacional do Trabalho tem envidado esforços para tutelar as relações de trabalho no setor marítimo, promovendo proteção adequada aos trabalhadores que exercem as suas atividades laborais a bordo de navios.

Desde a criação da OIT, em 1919, foram adotadas diversas convenções internacionais e recomendações diretamente relacionadas ao trabalho marítimo.

Conforme destacado por Leslie Sklair, a OIT "articulou os princípios de que as pessoas em todos os lugares tinham direito a um padrão de vida decente e que os

[4] MEIRINHO, Augusto Grieco Sant´Anna. 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: 14 maio. 2023.

[5] A sociedade, em muitos países, não valora de forma apropriada a importância do transporte marítimo. Assim, pode-se afirmar que a própria indústria da navegação tem a sua importância relativizada pelo desconhecimento das pessoas em geral do fluxo de bens transportados pelo modo aquaviário. Rose George escreveu um livro interessante sobre a indústria do *shipping* cujo próprio subtítulo ("Inside Shipping, the Invisible Industry that Brings You 90% of Everything" – Por dentro do *Shipping*, a Indústria que traz para você 90% de tudo) confirma essa realidade. (GEORGE, Rose. *Deep Sea and Foreign Going*. Inside Shipping, the Invisible Industry that Brings You 90% of Everything. London: Granta, 2013).

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

trabalhadores tinham direito a alguns direitos básicos"[6]. Logicamente, essa visão ampla também abarcava o trabalho marítimo.

De forma a consolidar as diversas convenções internacionais relacionadas ao trabalho marítimo, a OIT adotou, no ano de 2006, a Convenção Internacional sobre Trabalho Marítimo[7] (*Maritime Labour Convention* ou, simplesmente, MLC 2006), prescrevendo diversos direitos aos marítimos.

Esse objetivo fica evidente no preâmbulo da MLC 2006, conforme o trecho que se transcreve a seguir:

> Desejando criar um documento único e coerente que incorporasse tanto quanto possível todas as normas atualizadas das Convenções e Recomendações internacionais existentes sobre Trabalho Marítimo, bem como princípios fundamentais de outras Convenções internacionais sobre trabalho, (...)[8].

Segundo o escritório da Organização Internacional do Trabalho, em Lisboa, a MLC 2006

> garante um trabalho digno a 1,2 milhões de trabalhadores marítimos em todo o mundo, assim como cria condições de concorrência leal para os armadores, ao regular as questões fundamentais que envolvem este setor, nomeadamente, a idade mínima de admissão ao emprego, condições de trabalho, alojamento e alimentação, segurança e saúde, cuidados de saúde e protecção social[9].

Na verdade, a MLC 2006 consolida a agenda do trabalho decente[10] no setor marítimo, além de estabelecer uma competição justa para os armadores.

---

[6] "The ILO articulated the principles that people everywhere were entitled to a decent standard of living and that workers were entitled to some basic rights". (SKLAIR, Leslie. The Globalization of Human Rights. In: WIDDOWS, Heather; SMITH, Nicola J. (Ed.). *Global Social Justice*. New York: Routledge, 2011, p. 17.

[7] Trata-se da Convenção nº 186 da OIT.

[8] Disponível em: https://www.ilo.org/brasilia/convencoes/WCMS_242714/lang--pt/index.htm. Acesso em: 13 maio 2023.

[9] Disponível em: https://www.ilo.org/public/portugue/region/eurpro/lisbon/html/portugal_trabalhomaritimo.htm. Acesso em 14 maio 2023.

[10] O trabalho decente é o ponto de convergência dos quatro objetivos estratégicos da OIT: 1. o respeito aos direitos no trabalho, especialmente aqueles definidos como fundamentais (liberdade sindical, direito de negociação coletiva, eliminação de todas as formas de discriminação em matéria de emprego e ocupação e erradicação de todas as formas de trabalho forçado e trabalho infantil); 2. a promoção do emprego produtivo e de qualidade; 3. a ampliação da proteção social; 4. o fortalecimento do diálogo social. (Disponível em: https://www.ilo.org/brasilia/temas/trabalho-decente/lang--pt/index.htm. Acesso em: 13 maio 2023.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

Essa visão dupla é importante. O estabelecimento de normas de tutela ao trabalho humano, acompanhada da fiscalização estatal e sindical[11], contribui para um ambiente de negócios equilibrado e sustentavelmente competitivo. Assim, a livre iniciativa regulada a partir de normas construídas a partir do diálogo social, é o melhor antídoto ao denominado "dumping social"[12] ou à competição econômica predatória ou desleal.

Além disso, cabe lembrar que as normas adotadas pela OIT observam, desde a sua criação, o sistema de deliberação tripartite, com a participação obrigatória dos Estados, empregadores e trabalhadores.

Esse sistema deliberativo confere maior legitimidade no processo de criação das normas internacionais, na medida em que os atores sociais, destinatários diretos das normas, participação efetivamente da construção normativa.

> A OIT busca atender as necessidades das trabalhadoras e trabalhadores reunindo governos, organizações de empregadores e sindicatos para estabelecer normas de trabalho, desenvolver políticas e elaborar programas. A própria estrutura da OIT, na qual trabalhadores e empregadores têm voz igual junto aos governos em suas deliberações, mostra o diálogo social em ação. Essa estrutura garante que as opiniões dos parceiros sociais sejam cuidadosamente refletidas nas normas, políticas e programas de trabalho da OIT[13].

Ao lado dos instrumentos normativos adotados no âmbito da OIT, o setor marítimo também conta com as normas prescritivas aprovadas pela Organização Marítima Internacional (IMO[14]).

A IMO, criada em 1948 pela Organização das Nações Unidas[15], originou-se sob a perspectiva de promover mecanismos de cooperação entre governos, no que tange às normas

[11] A fiscalização sindical também deve ser considerada sob dupla perspectiva: representantes dos trabalhadores e dos empregadores. Esse paralelismo é uma das características do movimento sindical no Brasil, e tem inspiração no modelo de diálogo social construído no âmbito da OIT.
[12] Enoque Ribeiro dos Santos conceitua dumping social como uma prática de gestão empresarial antijurídica, moldada pela concorrência desleal e ausência de boa-fé objetiva, que busca primacialmente a conquista de fatias de mercado para produtos e serviços, seja no mercado nacional ou internacional, provocando prejuízos não apenas aos trabalhadores hipossuficientes contratados em condições irregulares, com sonegação a direitos trabalhistas e previdenciários, bem como às demais empresas do setor. (SANTOS, Enoque Ribeiro dos. O dumping social nas relações de trabalho: formas de combate. *Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região*, v. 19, n. 20, p. 64-79, 27 abr. 2017, p. 66.)
[13] Disponível em: https://www.ilo.org/brasilia/conheca-a-oit/lang--pt/index.htm. Acesso em: 14 maio 2023.
[14] International Maritime Organization.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

relativas a assuntos técnicos que afetem o tráfego marítimo empenhado no comércio internacional, além de buscar a remoção de óbices a esse tráfego, em um ambiente não discriminatório. Contudo, é na adoção de elevados padrões de segurança marítima, eficiência, prevenção e controle da poluição marinha produzida por navios que a IMO vem se destacando desde o início de suas atividades.

Nesse contexto, a IMO adotou três importantes convenções internacionais, abrangendo o espectro de seu lema: "*safe, secure and efficient shipping on clean oceans*". São as convenções SOLAS[16], STCW[17] e MARPOL[18].

Com a adoção da MLC 2006 pela OIT, junto com as três convenções fundamentais da Organização Marítima Internacional (IMO), forma-se um arcabouço normativo vocacionado a assegurar que o setor do transporte marítimo funcione em um ambiente sustentável, conforme os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) previstos na Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU).

Segundo a OIT, ao ratificar e implementar a MLC 2006, são beneficiados todos os atores envolvidos, a saber,

> marítimos, armadores, Estados da bandeira, Estados do Porto e Estados fornecedores de mão-de-obra. A ratificação contribui não apenas para a consecução do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) nº 8 sobre Trabalho Decente e Crescimento Econômico, mas também para o ODS nº 14 sobre Oceanos Sustentáveis. De fato, uma vez que o elemento humano foi identificado como a principal causa de acidentes no mar, e condições de trabalho decentes são um fator importante na prevenção de tais acidentes, garantindo o respeito aos direitos e princípios fundamentais dos marítimos, bem como seu emprego e direitos sociais, é crítico para a obtenção de uma navegação mais segura e oceanos mais limpos[19].

---

[15] A Organização Marítima Internacional foi crida em uma conferência realizada pelas Nações Unidas em 1948 que adotou a convenção estabelecendo-a como o primeiro órgão internacional dedicado exclusivamente a assuntos marítimos. Pssaram-se 10 anos entre a adoção do convenção e sua entrada em vigor, o que ocorreu em 1958.
[16] Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974/1988 (*International Convention for the Safety of Life at Sea*).
[17] Convenção Internacional sobre Padrões de Instrução, Certificação e Serviço de Quarto para Marítimos, 1978 (*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*).
[18] Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, 1973 (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*).
[19] "Ratifying and implementing the MLC, 2006 benefits all actors involved, namely, seafarers, shipowners, flag States, port States and labour supplying States. Ratification contributes not only to the achievement of

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

Segue-se a discussão sobre a importância de se considerar, especificamente, o meio ambiente do trabalho marítimo como aspecto essencial da dignidade do marítimo.

3 O MEIO AMBIENTE DO TRABALHO MARÍTIMO. A NECESSIDADE DE UMA TUTELA ADEQUADA

O meio ambiente está no centro das discussões sobre a sustentabilidade das atividades humanas. A Conferência de Estocolmo, realizada em 1972, que discutiu temas relacionados à poluição e uso excessivo dos recursos naturais, pode ser considerada como o marco inicial para a defesa e proteção do meio ambiente.

Ainda em 1972, a Assembleia Geral da ONU criou o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA), que passou a ser a principal autoridade mundial nas discussões sobre a defesa do meio ambiente e do desenvolvimento sustentável.

Periodicamente, foram realizadas outras conferências internacionais sobre o meio ambiente, sendo os principais encontros pós-Estocolmo a Conferência sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, ou Cúpula da Terra, que se deu em 1992 no Rio de Janeiro e a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável (a Rio+20), também no Rio de Janeiro, em 2012.

Em 2022, em comemoração aos 50 anos da Conferência de Estocolmo, a Assembleia Geral da ONU realizou, na capital da Suécia, a reunião Estocolmo+50, cujo lema foi “um planeta saudável para a prosperidade de todos e todas — nossa responsabilidade, nossa oportunidade”.

Na esteira desse processo de afirmação histórica da defesa do meio ambiente, a Organização das Nações Unidas, em 2015, por intermédio de seus Estados-membros, assumiu o compromisso de adotar as medidas recomendadas no documento “Transformando o Nosso Mundo: A Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável” (A/70/L.1).

Sustainable Development Goal (SDG) 8 on Decent Work and Economic Growth but also to SDG 14 on Sustainable Oceans. Indeed, since the human element has been identified as the main cause of accidents at sea, and decent working conditions are an important factor in preventing such accidents, ensuring the respect of seafarers’ fundamental rights and principles and well as their employment and social rights is critical for the achievement of safer shipping and cleaner oceans”. https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_664151/lang--en/index.htm. Acesso em: 30 abr. 2023.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

Vários objetivos do desenvolvimento sustentável da Agenda 2030 da ONU estão relacionados ao meio ambiente.

Segundo a própria ONU, os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável e as suas 169 metas buscam concretizar os direitos humanos de todos e alcançar a igualdade de gênero e o empoderamento das mulheres e meninas, sendo integrados e indivisíveis, e equilibram as três dimensões do desenvolvimento sustentável: a econômica, a social e a ambiental[20].

Nesse contexto, as principais discussões no âmbito das organizações internacionais gravitam em torno da temática ambiental. Não é diferente com a IMO e com a OIT.

Contudo, quando se fala em meio ambiente, pensa-se, em grande medida, no meio ambiente natural e as repercussões decorrentes da ação humana sobre a natureza e, há algumas décadas, em relação ao clima, sob o aspecto das mudanças climáticas.

É sob essa perspectiva que foi adotada a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL[21]). Conforme destacado pela Comissão Coordenadora dos Assuntos da Organização Marítima Internacional (CCA-IMO), a MARPOL tem por propósito "o estabelecimento de regras para a completa eliminação da poluição intencional do meio ambiente por óleo e outras substâncias danosas oriundas de navios, bem como a minimização da descarga acidental daquelas substâncias no ar e no meio ambiente marinho"[22].

Logicamente, quando se pensa na proteção do meio ambiente marinho, ao lado da preservação das espécies que habitam os oceanos, também se está pensando sob a perspectiva do ser humano. Essa visão é convergente com as disposições constitucionais acerca do meio ambiente, conforme o art. 225 da Constituição da República Federativa do Brasil de 1988[23].

Inclusive, a definição de poluição dada pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, vai nesse sentido antropocêntrico.

> "poluição do meio marinho" significa a introdução pelo homem, direta ou indiretamente, de substâncias ou de energia no meio marinho, incluindo os estuários, sempre que a mesma provoque ou possa vir provocar efeitos

[20] Disponível em: https://brasil.un.org/pt-br/91863-agenda-2030-para-o-desenvolvimento-sustentavel. Acesso em: 16 maio 2023.
[21] *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, 1973, ratificada pelo Brasil.
[22] Disponível em: https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/marpol. Acesso em: 04 de maio de 2023.
[23] Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá- lo para as presentes e futuras gerações.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

> nocivos, tais como danos aos recursos vivos e à vida marinha, riscos à saúde do homem, entrave às atividades marítimas, incluindo a pesca e as outras utilizações legítimas do mar, alteração da qualidade da água do mar, no que se refere à sua utilização, e deterioração dos locais de recreio;

Não obstante, há outra perspectiva a ser conferida, na indústria da navegação, ao meio ambiente que é a laboral. Essa perspectiva está centrada na "gente do mar", ou seja, nos profissionais que trabalham embarcados nos navios.

A despeito de o meio ambiente ser um todo globalizante, nas palavras de José Afonso da Silva, e sob esse aspecto deva ser entendido e considerado, é importante ter uma visão específica em relação ao meio ambiente do trabalho dos marítimos.

> O conceito de meio ambiente há de ser, pois, globalizante, abrangente de toda a natureza original e artificial, bem como os bens culturais correlatos, compreendendo, portanto, o solo, a água, o ar, a flora, as belezas naturais, o patrimônio histórico, artístico, turístico, paisagístico e arqueológico. O meio ambiente é, assim, a interação do conjunto de elementos naturais, artificiais e culturais que propiciem o desenvolvimento equilibrado da vida em todas as suas formas. (...) Merece referência em separado o meio ambiente do trabalho, como o local em que se desenrola boa parte da vida do trabalhador, cuja qualidade de vida está, por isso, em íntima dependência da qualidade daquele ambiente[24].

Essa visão integral é fundamental, dando relevância ao meio ambiente do trabalho. Se a concepção antropocêntrica do meio ambiente está direcionada à tutela da sadia qualidade de vida das pessoas, a qualidade do trabalho deve ser contemplada.

Como bem destaca Adelson Silva dos Santos, "não há como se falar em qualidade de vida se não houver qualidade de trabalho, nem se pode atingir o meio ambiente equilibrado e sustentável, ignorando-se o aspecto do meio ambiente do trabalho."[25]

Afinal, o trabalho é essencial nas sociedades, tanto sob o aspecto coletivo quanto individual. Como bem lembra Thais Safe Carneiro, "é graças ao trabalho humano que se torna possível satisfazer as necessidades básicas da vida (condições sociais mínimas) essenciais à realização da nossa dignidade"[26], destacando, ainda, que é "por meio do trabalho que o

[24] SILVA, José Afonso da. *Direito Ambiental Constitucional*. São Paulo: Malheiros, 2009, p. 20.
[25] SANTOS, Adelson Silva dos. *Fundamentos do Direito Ambiental do Trabalho*. São Paulo: LTr, 2010, p. 28
[26] CARNEIRO, Thais Safe. Direitos Fundamentais e Sociais Trabalhistas, Dignidade da Pessoa Humana, Reserva do Possível e Proibição ao Retrocesso Social. In: DELGADO, Gabriela Neves e PEREIRA, Ricardo José Macêdo de Britto. *Trabalho, Constituição e Cidadania*. A dimensão coletiva dos direitos sociais trabalhistas. São Paulo: LTr, 2014, pp. 207-208.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

homem exerce plenamente sua autonomia fruindo amplamente de seus direitos fundamentais"[27].

Assim, uma definição sobre meio ambiente do trabalho se torna necessária.

Em conceito já consagrado, Cláudio Brandão entende que o meio ambiente do trabalho é

> o conjunto de todos os fatores que, direta ou indiretamente, se relacionam com a execução da atividade do empregado, envolvendo os elementos materiais (local de trabalho em sentido amplo, máquinas, móveis, utensílios e ferramentas) e imateriais (rotinas, processos de produção e modo de exercício do poder de comando do empregador)[28].

Para Celso Antonio Pacheco Fiorillo, constitui meio ambiente do trabalho

> o local onde as pessoas desempenham suas atividades laborais relacionadas à sua saúde, sejam remuneradas ou não, cujo equilíbrio está baseado na salubridade do meio e na ausência de agentes que comprometam a incolumidade físico-psíquica dos trabalhadores, independente da condição que ostentem (homens ou mulheres, maiores ou menores de idade, celetistas, servidores públicos, autônomos etc.[29]

Assim, tutelar o meio ambiente do trabalho significa proteger a saúde do trabalhador, sob o seu mais amplo aspecto. Tanto isso é verdade que a Convenção nº 155 da OIT, sobre Segurança e Saúde dos Trabalhadores, define o termo 'saúde', com relação ao trabalho, como abrangendo não só a ausência de afecções ou de doenças, mas também os elementos físicos e mentais que afetam a saúde e estão diretamente relacionados com a segurança e a higiene no trabalho[30].

Um meio ambiente do trabalho inseguro, além de gerar riscos de acidentes, também pode ser fonte de adoecimento, decorrente de condições precárias em que o trabalho é executado. Ademais, a exposição a agentes insalubres pode levar o trabalhador a adquirir

[27] Idem, *Ibidem*, p. 208.
[28] BRANDÃO, Cláudio. *Acidente do Trabalho e Responsabilidade Civil do Empregador*. São Paulo: LTr, 2015, p. 68.
[29] FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. *Direito Ambiental Brasileiro*. São Paulo: Saraiva, 2012, p. 82.
[30] Disponível em: https://www.ilo.org/brasilia/convencoes/WCMS_236163/lang--pt/index.htm. Acesso em: 15 maio 2023.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

doenças ocupacionais[31], muitas vezes se manifestando de forma superveniente, mesmo após o término da relação de trabalho.

Por sua vez, deve-se considerar que o ambiente de trabalho do marítimo é especial, com peculiaridades que dificilmente são encontradas em outras atividades profissionais.

Francisco Edivar Carvalho chama a atenção para as peculiaridades do ambiente em que se dá o trabalho dos marítimos a bordo de embarcações.

> O trabalho marítimo é de permanente risco, cujo ambiente leva o trabalhador a ficar confinado e restrito a poucos espaços da embarcação, bem como a trabalhar em turnos que se alternam nas 24 horas do dia e, em alguns casos, como na navegação de longo curso, passar até meses afastados do convívio familiar. Além dessas particularidades, há navios mercantes de bandeira nacional que não oferecem as mínimas condições de vida e de trabalho a bordo, bem como em alguns estrangeiros de bandeira de conveniência[32].

O ambiente de trabalho marítimo compreende os elementos físicos, ergonômicos, químicos, biológicos, psicológicos e sociais que podem levar a acidentes, lesões e doenças ocupacionais. Como visto, os profissionais do mar enfrentam condições de trabalho rigorosas, longas horas de trabalho a bordo, estruturas organizacionais rígidas e hierarquizadas.

Adicionalmente, pode-se dizer que um navio é uma "instituição total" pois a bordo, sobretudo em períodos prolongados de embarque, há a ruptura das três esferas do cotidiano da pessoa, normalmente realizadas em espaços diversos: descanso, lazer e trabalho. No caso dos navios, essas três dimensões se dão no mesmo espaço, ou seja, a bordo. Com isso, o marítimo não tem a desconexão de seu ambiente de trabalho, mesmo quando não esteja exercendo as suas atribuições. Ao final do horário de trabalho, o marítimo continua a bordo do navio. Continua imerso no mesmo contexto ambiental de seu trabalho.

Esses fatores, conjugados com os extensos períodos de isolamento familiar e social, contruibuem para elevados índices de estresse e fadiga. Tais condições, por sua vez, têm contribuído para a ocorrência de acidentes da navegação, de trabalho e de adoecimentos ocupacionais.

---

[31] No Brasil, a Lei nº 8.213/1991 equiparou a acidente do trabalho determinadas patologias ligadas ao exercício do trabalho. São as doenças ocupacionais que, por sua vez, são classificadas em doenças profissionais e doenças do trabalho.

[32] CARVALHO, Francisco Edivar. Trabalho marítimo à luz do Direito do Trabalho. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 15, n. 2587, 1 ago. 2010. Disponível em: https://jus.com.br/artigos/17091. Acesso em: 16 maio 2023.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

Por isso, são fundamentais as normas que correlacionam o tempo de trabalho efetivo com os períodos de descanso do marítimo. Essas previsões são encontradas tanto na Convenção STCW quando na MLC 2006.

Em grande medida, os mais importantes acidentes da navegação[33], com repercussões graves em termos de perdas de vidas humanas e de poluição marinha, a despeito da origem em múltiplos eventos (teoria ou método da árvore das causas[34]), tiveram o fator fadiga[35] presente na dinâmica consequencial.

Nesse contexto, a MLC 2006 afirma que a autoridade competente nos países ratificantes deve garantir que as diretrizes nacionais para a gestão da segurança e saúde ocupacional abordem os efeitos físicos e mentais da fadiga[36].

Por outro lado, não é despiciendo realçar que o navio, considerado em sua condição de meio de transporte aquaviário, está sujeito às influências do meio em que navega. Ou seja, as condições do mar, as intempéries, repercutem na qualidade de vida dos marítimos, isto é, no bem-estar humano.

Daí a importância das normas tutelares do trabalho marítimo, sobretudo aquelas relacionadas às condições de vida a bordo dos navios.

Essas normas, em grande medida, estão relacionadas ao meio ambiente do trabalho marítimo, ou seja, as condições de trabalho a bordo sob o aspecto da segurança, bem como as questões sanitárias e de conforto.

---

[33] Cabe ressaltar, ainda, que os acidentes da navegação são, também, acidentes de trabalho, desde que repercutam, de alguma forma, na saúde do trabalhador. No Brasil, o conceito de acidente de trabalho, e as suas equiparações legais, se encontra nos arts. 19 a 21 da Lei nº 8.213/1991.

[34] Por essa teoria, o acidente é um evento complexo, com múltiplos fatores que devem ser considerados, não sendo decorrência de apenas uma causa.

[35] Segundo a IMO, a fadiga é um estado de deficiência física e/ou mental resultante de fatores como sono inadequado, vigília prolongada, requisitos de trabalho/descanso fora de sincronia com os ritmos circadianos e esforço físico, mental ou emocional que pode prejudicar o estado de alerta e a capacidade de operar um navio ou executar tarefas relacionadas à segurança. ("A state of physical and/or mental impairment resulting from factors such as inadequate sleep, extended wakefulness, work/rest requirements out of sync with circadian rhythms and physical, mental or emotional exertion that can impair alertness and the ability to safely operate a ship or perform safety-related duties".) (IMO Guidelines on Fatigue, MSC.1/Circ.159824 January 2019 – Disponível em: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/HumanElement/Documents/MSC.1-Circ.1598.pdf. Acesso em: 20 maio 2023.).

[36] Conforme previsto na Norma A2.3, a MLC 2006, identifica que a jornada de trabalho padrão é de 8 horas diárias, com um dia de descanso por semana e descansos adicionais em feriados. Contudo, o próprio dispositivo prevê a possibilidade de adoção de disposições com vista a autorizar, ou registar, uma convenção coletiva que fixe os horários normais de trabalho dos marítimos numa base não menos favorável que a dita norma.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

Como afirmado acima, a MLC 2006 estabelece, em um único documento consolidado, os direitos da gente do mar, abrangendo, além das condições contratuais de emprego, normas de saúde e segurança, condições de vida e de trabalho, acesso a cuidados médicos e segurança social.

Por ocasião do depósito do 100º instrumento de ratificação da MLC 2006, por Omã (em 11 de abril de 2022), a IMO afirmou a finalidade da convenção em estabelecer a agenda do trabalho decente no setor marítimo. Em acréscimo, a IMO destacou que a convenção, como quarto pilar da regulação marítima, contribiu para a operação segura dos navios, em convergência com o seu próprio lema.

> A IMO deu as boas-vindas à 100ª ratificação da Convenção do Trabalho Marítimo (MLC) da Organização Internacional do Trabalho (OIT), de 2006, que é o instrumento global que determina os direitos trabalhistas dos marítimos e condições de trabalho decentes. (...) Operando em um ambiente de trabalho mais seguro e favorável aumenta a capacidade dos marítimos de evitar e responder a incidentes no mar que possam afetar as embarcações e suas tripulações, cargas e o ambiente marinho[37].

Para finalizar esse tópico, traz-se o significado do termo "trabalho decente", sob a perspectiva da OIT.

Trabalho decente, para a OIT, seria um trabalho produtivo e adequadamente remunerado, exercido em condições de liberdade, equidade, e segurança, sem quaisquer formas de discriminação, e capaz de garantir uma vida digna a todas as pessoas que vivem de seu trabalho[38].

---

[37] "IMO has welcomed the 100th ratification of the International Labour Organization (ILO)'s Maritime Labour Convention (MLC), 2006, which is the global instrument mandating seafarers' employment rights and decent working conditions. (…) Operating in a safer and more supportive working atmosphere boosts the ability of seafarers to avoid and respond to incidents at sea that could impact vessels and their crew, cargoes and the marine environment." (Disponível em: https://www.imo.org/en/mediacentre/Pages/WhatsNew-1707.aspx. Acesso em: 19 maio 2023.)

[38] http://www.oit.org.br/topic/decent_work/trab_decente_2.php. Acesso em: 19 maio 2023. Durante a Assembleia Geral das Nações Unidas em setembro de 2015, o trabalho decente e os quatro pilares da Agenda do Trabalho Decente tornaram-se elementos integrais da nova Agenda para o Desenvolvimento Sustentável 2030 (Agenda 2030). O objetivo 8 da Agenda 2030 da ONU relaciona-se à promoção do crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todas e todos (ODS 8). O item 8.8 do ODS nº 08 da Agenda 2030 está diretamente relacionado ao novo princípio fundamental aprovado na Conferência Internacional do Trabalho de 2022: proteger os direitos trabalhistas e promover ambientes de trabalho seguros e protegidos para todos os trabalhadores, incluindo os trabalhadores migrantes, em particular as mulheres migrantes, e pessoas em empregos precários (https://nacoesunidas.org/pos2015/ods8/. Acesso em: 19 maio 2023).

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

Para José Claudio Monteiro de Brito Filho, trabalho decente é "o mínimo indispensável para a vida digna das pessoas, no aspecto do trabalho, ou seja, compõe, na esfera trabalhista, o que se convencionou denominar de Direitos Humanos"[39], acrescentando que os direitos humanos são os direitos mínimos indispensáveis para que a pessoa humana tenha respeitada a sua dignidade.

Cabe ressaltar, ainda, que o trabalho decente não é um conceito abstrato. Pelo contrário, é delineado normativamente pela OIT. A Organização Internacional do Trabalho densifica normativamente o conteúdo do trabalho decente por intermédio de suas convenções fundamentais, correspondentes aos princípios fundamentais e direitos no trabalho, enumerados em sua Declaração, adotada no ano de 1998.

4 O MEIO AMBIENTE DO TRABALHO SEGURO E SAUDÁVEL COMO DIREITO E PRINCÍPIO FUNDAMENTAL NO TRABALHO. REPERCUSSÕES NA TUTELA DO TRABALHO MARÍTIMO

Em 1998, a Conferência Internacional do Trabalho, em sua 86ª Sessão, adotou a Declaração dos Direitos e Princípios Fundamentais no Trabalho, definidos, à época, como o respeito à liberdade sindical e de associação e o reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva, a eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou obrigatório, a efetiva abolição do trabalho infantil e a eliminação da discriminação em matéria de emprego e ocupação.

Esses princípios e direitos, desde a adoção da Declaração, são regidos por Convenções Fundamentais conhecidas como "*core obligations*"[40].

Essas convenções adquirem um significado importante a partir da Declaração de 1988. Segundo o item 2 da Declaração, todos os Estados Membros, ainda que não tenham ratificado as convenções aludidas, têm um compromisso derivado do fato de pertencer à Organização Internacional do Trabalho de respeitar, promover e tornar realidade, de boa fé e

[39] BRITO FILHO, José Cláudio Monteiro de. Trabalho Decente e a Atuação do Ministério Público do Trabalho. In: MIESSA, Élisson e CORREIA, Henrique (Orgs.). *Estudos Aprofundados do Ministério Público do Trabalho.* Salvador: JusPodium, 2013, p. 269.
[40] As "core obligations" são enunciadas no item 2 da Declaração da OIT sobre os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho de 1998.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

de conformidade com a Constituição, os princípios relativos aos direitos fundamentais que são objeto dessas convenções[41].

Embora no momento da adoção da Declaração de 1998 já houvesse manifestações de que segurança e saúde no trabalho seriam tão fundamentais quanto os outros princípios e direitos e, nesse sentido, deveriam constar no documento, a sua formalização somente ocorreu em 2022, na 110ª Conferência Internacional do Trabalho.

A partir desse marco histórico, o item 2 da Declaração de 1988 passou a contar com a letra "e", justamente sobre o dever dos Estados Membros da OIT de respeitar, promover e realizar o princípio de um ambiente de trabalho seguro e saudável.

> 2. Declara que todos os Membros, mesmo que não tenham ratificado as convenções em questão, têm o dever, que resulta simplesmente de pertencerem à Organização, de respeitar, promover e realizar, de boa fé e de acordo com a Constituição, os princípios relativos aos direitos fundamentais que são objeto dessas convenções, a saber:
> a) A liberdade de associação e o reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva;
> b) A eliminação de todas as formas de trabalho forçado ou obrigatório;
> c) A abolição efetiva do trabalho infantil;
> d) A eliminação da discriminação em matéria de emprego e de profissão;
> e) Um ambiente de trabalho seguro e saudável.

Com a aprovação do novo princípio fundamental do trabalho, a proteção à vida humana do trabalhador passou a um outro nível na perspectiva da OIT.

Oportuno observar que a MLC 2006 já trazia, entre os direitos no emprego e direitos sociais da gente do mar, a tutela do meio ambiente do trabalho e, ainda, o direito à saúde (art. IV).

> 1. Toda gente do mar tem direito a um local de trabalho seguro e protegido no qual se cumpram as normas de segurança.
>
> 2. Toda gente do mar tem direito a condições justas de emprego.
>
> 3. Toda gente do mar tem direito a condições decentes de trabalho e de vida a bordo.
>
> 4. Toda gente do mar tem direito a proteção da saúde, assistência médica, medidas de bem-estar e outras formas de proteção social.

[41] Dez anos após a adoção da Declaração de 1998, os princípios e direitos fundamentais no trabalho foram consolidados como um dos quatro objetivos estratégicos estabelecidos na Declaração da OIT sobre Justiça Social para uma Globalização Justa (Declaração de Justiça Social, de 2008). As duas Declarações passaram a simbolizar a missão e os objetivos da OIT, conformando a Agenda do Trabalho Decente.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

> 5. Todo Membro assegurará, nos limites de sua jurisdição, que os direitos de emprego e direitos sociais da gente do mar, a que se referem os parágrafos precedentes deste Artigo serão plenamente implementados conforme requer esta Convenção. Salvo disposição em contrário nesta Convenção, essa implementação poderá ser assegurada por meio de leis ou regulamentos nacionais, acordos e convenções coletivas, pela prática ou outras medidas aplicáveis[42].

A OIT editou um guia[43] para auxiliar os Estados signatários da convenção a implementarem, em suas legislações internas, as normas previstas na MLC 2006 relacionadas a essa temática.

> O objetivo dessas diretrizes é auxiliar os Estados a implementar as disposições de segurança e saúde ocupacional da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (MLC, 2006), da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Destinam-se a fornecer informações práticas suplementares aos Estados de bandeira para serem refletidas em suas leis nacionais e outras medidas para implementar o Regulamento 4.3 e o Código relacionado do MLC de 2006, bem como outras disposições relevantes nos Regulamentos 3.1 e 1.1 . Deve-se enfatizar que as diretrizes pretendem ser um recurso prático a ser usado por qualquer governo que as considere úteis. Em todos os casos, as leis ou regulamentos nacionais relevantes, acordos coletivos de trabalho ou outras medidas para implementar o MLC de 2006 no Estado de bandeira devem ser vistos como a declaração oficial dos requisitos naquele Estado[44].

A despeito das normas relacionadas ao meio ambiente do trabalho seguro e saudável constantes da MLC 2006, com a inclusão do meio ambiente saudável e seguro na Declaração de 1998, todos os Estados integrantes da OIT passam a ter o dever de respeitar mais duas convenções consideradas fundamentais.

As novas convenções fundamentais são a Convenção sobre Segurança e Saúde dos Trabalhadores, de 1981 (Convenção nº 155) e a Convenção do Quadro Promocional para a Segurança e Saúde Ocupacional, de 2006 (Convenção nº 187).

---

[42] Disponível em: https://www.ilo.org/brasilia/convencoes/WCMS_242714/lang--pt/index.htm.. Acesso em: 15 maio 2023.
[43] Trata-se do "Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006".
[44] ILO. *Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006*. International Labour Office, Sectoral Policies Department and International Labour Standards Department, Geneva, ILO, 2015, p. 1.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

Assim, os países signatários da MLC 2006, mesmo que não tenham ratificados as Convenções nº 155 e nº 187, têm o dever, perante a OIT, de cumprirem as suas disposições, por força do item 2 da Declaração de 1998, citado acima.

E isso é relevante na medida em que alguns dos países que possuem as maiores frotas mercantes mundiais, no que tange aos registros de navios, não ratificaram essas duas convenções fundamentais.

Por exemplo, o Panamá, a Libéria e as Ilhas Marshall, que representam as três maiores frotas mercantes do mundo em termos de arqueação bruta[45], ainda não ratificaram as Convenções 155 e 187 da OIT. Contudo, a partir da 110ª Conferência Internacional do Trabalho (realizada em 2022), com a emenda à Declaração de 1998 da OIT, devem "respeitar, promover e realizar, de boa fé e de acordo com a Constituição, os princípios relativos aos direitos fundamentais que são objeto dessas convenções"[46].

Não se pode perder de vistas que um ambiente de trabalho seguro e saudável é requisito essencial para o trabalho decente e digno, na acepção construída pela OIT. Sob essa concepção, converge-se com os objetivos finalísticos da MLC 2006, que é justamente a implementação da agenda do trabalho decente no setor marítimo.

Portanto, o trabalho prestado fora dos parâmetros traçados pela agenda do trabalho decente da OIT viola a dignidade da pessoa humana do trabalhador, em seu aspecto individual e coletivo.

Por fim, cabe lembrar que a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 estabeleceu, entre os direitos fundamentais laborais específicos (art. 7º e 8º da CRFB/1988), o direito dos trabalhadores urbanos e rurais à proteção no trabalho por intermédio de uma tutela adequada do meio ambiente laboral.

Como destaca Luciano Martinez, a partir do texto constitucional, não há dúvida de que os trabalhadores "têm o direito de ver reduzidos os riscos inerentes ao trabalho por meio de normas de saúde, higiene e segurança laboral"[47].

[45] Conforme arqueação bruta registrada em suas bandeiras, dados de 2022 (Disponível em: https://www.gov.uk/government/statistics/shipping-fleet-statistics-2022/shipping-fleet-statistics-2022#section-2-trading-fleets-world-and-red-ensign-group. Acesso em: 21 de maio de 2023.
[46] Item 2 da Declaração da OIT sobre os Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho, de 1998.
[47] MARTINEZ, Luciano. *Curso de Direito do Trabalho*. São Paulo: Saraiva Educação, 2020, p. 387.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

REVISTA DE DIREITO E NEGÓCIOS INTERNACIONAIS DA MARITIME LAW ACADEMY - MLAW
INTERNATIONAL LAW AND BUSINESS REVIEW
Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

Considerando que todos os trabalhadores e trabalhadoras, em qualquer atividade laboral, compartilham o direito a condições de trabalho seguras e saudáveis, também os marítimos possuem o direito ao meio ambiente devidamente protegido.

Adquirindo a natureza de "*core obligation*", espera-se que os Países Membros da OIT passem a exigir das empresas de navegação a efetivação da tutela do meio ambiente do trabalho saudável e seguro a bordo dos navios que arvorem as suas bandeiras.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo discorreu sobre o novo princípio e direito fundamental no trabalho adotado na 110ª Conferência Internacional do Trabalho, realizada em 2022, sob a perspectiva do trabalho decente no setor marítimo.

Partiu-se da premissa de que o trabalho marítimo requer uma tutela especial em decorrência das condições excepcionais em que é prestado a bordo dos navios.

Sendo trabalhadores mais vulneráveis pelo distanciamento do cotidiano social, em comparação aos profissionais que exercem as suas atividades em terra, precisam de um conjunto normativo apropriado para fazer frente aos riscos a que estão expostos no mar.

Desde a sua criação, em 2019, a OIT vem buscando estabelecer um conjunto de normas de tutela do trabalho marítimo, atingindo o seu ápice com a aprovação da MLC 2006.

Considerada como o instrumento que consolidou a agenda do trabalho decente na indústria do *shipping*, a MLC 2006 contempla um conjunto amplo de direitos humanos sociais da gente do mar, inclusive relacionados ao meio ambiente do trabalho, sob a perspectiva da segurança e saúde.

Com o acréscimo do meio ambiente do trabalho seguro e saudável à Declaração da OIT sobre Princípios e Direitos Fundamentais no Trabalho de 1988, avança-se ainda mais para a melhor tutela das condições de trabalho e vida a bordo dos navios mercantes.

Integrada como "*core obligations*", as novas convenções fundamentais passam a ser de observância obrigatória na medida em que a Declaração de 1998 impõe o compromisso de seus Membros em respeitar e promover esses princípios e direitos, tenham ou não ratificado tais convenções.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

Vol. 3, nº 1, Janeiro a Junho - 2023. pp 27-47

Concluindo, formula-se a seguinte síntese: com a ampliação das "*core obligations*", os Estados da bandeira e do porto, por intermédio de seus respectivos controles, passam a ter o dever de observar todo o arcabouço protetivo estabelecido pela MLC 2006 conjugado com os direitos e princípios fundamentais previstos na Declaração de 1998 da Organização Internacional do Trabalho.

6 REFERÊNCIAS

BRANDÃO, Cláudio. **Acidente do Trabalho e Responsabilidade Civil do Empregador.** São Paulo: LTr, 2015.

BRITO FILHO, José Cláudio Monteiro de. **Trabalho Decente e a Atuação do Ministério Público do Trabalho**. In: MIESSA, Élisson e CORREIA, Henrique (Orgs.). *Estudos Aprofundados do Ministério Público do Trabalho.* Salvador: JusPodium, 2013, pp. 265-273.

CARNEIRO, Thais Safe. **Direitos Fundamentais e Sociais Trabalhistas, Dignidade da Pessoa Humana, Reserva do Possível e Proibição ao Retrocesso Social**. In: DELGADO, Gabriela Neves e PEREIRA, Ricardo José Macêdo de Britto. *Trabalho, Constituição e Cidadania*. A dimensão coletiva dos direitos sociais trabalhistas. São Paulo: LTr, 2014, pp. 198-211.

CARVALHO, Francisco Edivar. **Trabalho marítimo à luz do Direito do Trabalho**. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 15, n. 2587, 1 ago. 2010. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/17091>. Acesso em: 16 maio 2023.

FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. **Direito Ambiental Brasileiro**. São Paulo: Saraiva, 2012.

FREITAS, Gilberto Passos de. **Ilícito Penal Ambiental e Reparação do Dano.** São Paulo: Revista dos Tribunais, 2005.

GEORGE, Rose. **Deep Sea and Foreign Going**. Inside Shipping, the Invisible Industry that Brings You 90% of Everything. London: Granta, 2013.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47

ILO. **Guidelines for implementing the occupational safety and health provisions of the Maritime Labour Convention, 2006**. *International Labour Office, Sectoral Policies Department and International Labour Standards Department, Geneva*, ILO, 2015.

MARTINEZ, Luciano. **Curso de Direito do Trabalho**. São Paulo: Saraiva Educação, 2020.

MEIRINHO, Augusto Grieco Sant´Anna. **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.

SANTOS, Adelson Silva dos. **Fundamentos do Direito Ambiental do Trabalho.** São Paulo: LTr, 2010.

SANTOS, Enoque Ribeiro dos. **O dumping social nas relações de trabalho:** formas de combate. *Revista do Tribunal Regional do Trabalho da 10ª Região*, v. 19, n. 20, p. 64-79, 27 abr. 2017.

SILVA, José Afonso da. **Direito Ambiental Constitucional**. São Paulo: Malheiros, 2009.

SKLAIR, Leslie. **The Globalization of Human Rights**. In: WIDDOWS, Heather; SMITH, Nicola J. (Ed.). *Global Social Justice*. New York: Routledge, 2011, pp. 11-28.

RECEBIDO/RECEIVED: 27/05/2023 ACEITO/ACCEPTED: 14/06/2023
Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição-NãoComercial-SemDerivações 4.0 Internacional.
DOI 10.56258/issn.2763-8197.v3n1.p27-47