

EMBARCAÇÕES MARÍTIMAS
Legislação de Imigração Aplicável
e suas particularidades

1ª edição

Coordenador

João Marques da Fonseca Neto

Autores

Daniela Lima

Idalmir Correia da Luz

Renê Ramos

Samantha Machado Mendes Sampaio

Colaboradores

Anderson Leme Rozende

Dejoces de Castro Neto

Fabiano Tatsushi Kawai

Guilherme Francisco Alves Ribeiro Dias

Maria de Fátima Kaiser de Araújo

EMDOC
SÃO PAULO – BRASIL

Julho de 2010

Nome da Obra: EMBARCAÇÕES MARÍTIMAS
Legislação de Imigração Aplicável
e
suas particularidades

Coordenação: João Marques da Fonseca Neto

Autores: Daniela Lima
Idalmir Correia da Luz
Renê Ramos
Samantha Machado Mendes Sampaio

Colaboradores: Anderson Leme Rozende
Fabiano Tatsushi Kawai
Guilherme Francisco Alves Ribeiro Dias
Maria de Fátima Kaiser de Araújo

EMDOC, 2010

ISBN: 978-85-89359-07-8

ISBN 978-85-89359-07-8



www.emdoc.com
emdoc@emdoc.com
55 11 3405 7800

Prefácio

A EMDOC é uma empresa que atua na área de imigração, com mais de vinte anos de experiência.

A missão da empresa é prestar consultoria jurídica de imigração e suporte na acomodação e adaptação de expatriados, com comprometimento e qualidade em seus serviços, tornando a expatriação uma enriquecedora experiência. O seu êxito é resultado direto da atuação inteligente e integrada de uma equipe de profissionais, motivados por sua política corporativa, organização inovadora e recursos tecnológicos avançados.

Em 2003, a EMDOC publicou o primeiro comentário a respeito da legislação brasileira de imigração “O Estrangeiro no Brasil Legislação e Comentários”, tendo em vista a ausência de literatura sobre o tema, a despeito de sua importância na conjuntura nacional e global.

Devido ao grande sucesso e à procura pela obra, em 2009 a EMDOC publicou a 4ª edição da obra “O Estrangeiro no Brasil Legislação e Comentários”, com comentários atualizados e ampliados. É assim possível acompanhar o desenvolvimento do tema imigração, sempre surpreendente por seu dinamismo e suas peculiaridades.

Nesse sentido, esta obra complementa a 4ª edição de “O Estrangeiro no Brasil Legislação e Comentários”. Mantém, assim, o objetivo de informar a comunidade empresarial, os profissionais da área de recursos humanos e militantes da área de Direito Internacional e Direito do Trabalho acerca dos regulamentos migratórios que balizam a área de embarcações marítimas. Trata-se de um trabalho que apresenta ao leitor, com uma maior riqueza de detalhes, as Resoluções Normativas nº 71 e 72 de 2006 e a Resolução Normativa nº 81 de 2008, a fim de entender melhor suas aplicabilidades.

Os autores também se debruçaram sobre o estudo de diversas particularidades, Convenções da OIT, curiosidades sobre o tema, tendências da legislação migratória nacional que versem sobre o tema.

Esta será a primeira obra da série “Embarcações Marítimas” editada pela EMDOC com o compromisso de publicar novas edições à medida que a legislação de imigração a respeito do tema evolua.

Importante comentar que, pela amplitude do tema, esta obra não abarca todas as manifestações, nem todas as hipóteses jurídicas que o estrangeiro ou a empresa possam encontrar.

Desta forma, em face de uma situação imigratória específica, é recomendável que o leitor procure aconselhamento jurídico especializado, a fim de obter a melhor solução diante de um caso concreto.

Índice

Prefácio.....	03
---------------	----

Capítulo 1 – Introdução

O Brasil como foco das companhias de cruzeiros.....	07
Contratação de brasileiros a bordo de embarcação de turismo.....	07
Mercado de petróleo e gás no Brasil.....	08
O mercado de pesca no Brasil	10

Capítulo 2 – Conceitos da legislação brasileira e Convenção OIT aplicável

Título I – Conceitos da legislação brasileira pertinentes ao tema “Marítimos”	13
Título II – Convenção nº 185 da OIT - Carteira Internacional de Marítimo (Seaman's Book)	16
Comparativo entre a Convenção OIT nº 108 e a Convenção OIT nº 185. Aplicação das normas de identificação para marítimos para entrada no país.....	18
Lista de países que ratificaram a Convenção nº 185 da OIT, ratificada pelo Brasil em 2010.....	21
Título III – STCW (Standards of Training, Certification & Watchkeeping).....	22

Capítulo 3 – Segurança Marítima e Bandeiras de Conveniência (Artigo gentilmente cedido a esta obra por Osvaldo Agripino de Castro Junior)

Título I – Tradição marítima e dependência do Brasil.....	27
Título II – Bandeira de conveniência: uma realidade inconveniente.....	29
Título III – Segurança Marítima e Bandeira de Conveniência.....	34

Capítulo 4 – Resoluções Normativas do Conselho Nacional de Imigração relativas ao tema

Título I – Marítimos empregados a bordo de embarcação estrangeira que opere em águas jurisdicionais brasileiras	41
Legislação de imigração aplicável	41
Contrato de trabalho para brasileiros.....	42
Título II – Profissionais estrangeiros para trabalho a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira	42
Legislação de imigração aplicável	43
Título III – Tripulante de embarcação de pesca estrangeira arrendada por empresa brasileira	45
Legislação de imigração aplicável	45
Título IV – Breve nota sobre a Resolução Normativa N° 83, de 03/12/2008 (revogada em 09.06.f2009).....	46

Capítulo 5 – Textos integrais das Resoluções Normativas nº 71/2006, 72/2006 e 81/2008 e suas particularidades

Resolução Normativa nº 71/2006	49
Particularidades da Resolução Normativa nº 71/2006	52
Resolução Normativa nº 72/2006	55
Particularidades da Resolução Normativa nº 72/2006	59
Resolução Normativa nº 81/2008	65
Particularidades da Resolução Normativa nº 81/2008	67

Capítulo 6 – Tendências da legislação de imigração brasileira para o setor

Projeto de Lei do Senado nº 548, de 2009, elimina na necessidade de visto para navio de turismo estrangeiro, quando em águas brasileiras, em viagem de longo curso.....	71
Alterações das Resoluções Normativas nº 71/2006, 72/2006 e 81/2008, do Conselho Nacional de Imigração.....	71
Projeto de Lei nº 5.655/2009 que altera a Lei do Estrangeiro e seu impacto na área de marítimos.....	71
Entrada em Vigor da Convenção nº 185 da OIT	73
Parecer Jurídico da Consultoria Jurídica do Ministério da Justiça sobre a prorrogação do visto temporário da Resolução Normativa nº 72/2006.....	76

Capítulo 1 – Introdução

O Brasil como foco das companhias de cruzeiros

O Brasil passou a chamar a atenção das grandes companhias proprietárias de navios de cruzeiros, não só pelos belos destinos, mas também pelo índice de procura pelos cruzeiros, que vem atingindo nos últimos anos. Em 2008, o País já se destacava entre os principais destinos mundiais, tal como Caribe, Riviera Mexicana, Mediterrâneo, Ilhas Gregas e outros não menos importantes.

Buscando regulamentar este setor, o Conselho Nacional de Imigração editou a primeira Resolução Normativa, efetivamente colocada em prática no ano de 2000, com a edição da Resolução Normativa nº 48 de 26 de maio de 2000. O objetivo de resguardar a soberania nacional, controlar as atividades exercidas por estrangeiros no território nacional e a proteção do trabalhador brasileiro, exigindo a contratação de brasileiro quando a embarcação de turismo estrangeira permanecesse em águas jurisdicionais brasileiras por mais de 90 dias.

Contratação de brasileiros a bordo de embarcação de turismo (Fonte ABREMAR)

Por força de dispositivo da Resolução Normativa nº 71/2006, o percentual de contratação de brasileiros a bordo de embarcações de turismo estrangeira é de 25%.

O número de empregos diretos e indiretos gerados cresceu consideravelmente nos últimos anos. Na temporada 2007/2008, foram criados 43.243 postos de trabalho, número superior aos 32.596 gerados em 2006/2007; aos 23.493 de 2005/2006, e aos 14.725 de 2004/2005.

Trabalhar em um navio é uma oportunidade única, desejada especialmente por jovens, a partir dos 21 anos, que buscam, entre outros objetivos, o salário recompensador e a experiência que se adquire em conviver com passageiros e tripulantes de várias partes do mundo.

Em geral, para se conseguir um emprego em um Cruzeiro Marítimo, não é necessária experiência no ramo. O que se procura são profissionais com habilidade para exercer as funções oferecidas, que se adaptem à rotina de trabalho rapidamente e, principalmente, que tenham fluência na língua inglesa. Funções como a de camareira não exigem fluência total, porém a candidata precisa se comunicar razoavelmente na língua inglesa para não enfrentar dificuldades durante sua rotina de trabalho.

Em atividades em que há contato direto com os passageiros, falar inglês é essencial. E se o candidato tiver conhecimento de outros idiomas, as chances de conquistar a vaga são ainda maiores.

Outro importante motivo para que todos os membros da tripulação falem inglês é a questão da segurança. Em um momento de emergência, é imprescindível que todos saibam se comunicar e alertar imediatamente os passageiros.

As vagas disponibilizadas em um navio são as mais diversas. A maior procura é por candidatas que conheçam a rotina de tarefas nas funções de *barman*, garçom, auxiliar de cozinha, cozinheiro, camareira, artistas, professores de ginástica, recepcionistas e atendentes, havendo, ainda, oportunidades para funções que requerem conhecimentos específicos, como técnicos de som e luz, fotógrafos e cinegrafista, entre outros.

A idade também conta. É possível encontrar pessoas com mais de 40 anos, trabalhando em um navio. No entanto, ao selecionar pessoas que vão trabalhar pela primeira vez, os recrutadores dão preferência à faixa entre 21 a 35 anos.

Em verdade na Resolução Normativa nº 71/2006, em seu artigo 8º, o contrato de trabalho local, com a empresa brasileira, atualmente só é obrigatório para a contratação de brasileiros que venham a trabalhar apenas pelo período de estada do navio no Brasil, ou seja, para a temporada de cruzeiros brasileira. Esse período corresponde, em média, a 05 (cinco) meses de contrato. De acordo com o parágrafo único do artigo 8º da RN 71/2006, a temporada brasileira, para fins de contagem de prazo, tem início 30 dias antes da viagem da embarcação estrangeira ao Brasil, contados do último porto no exterior. Esse prazo termina 30 dias depois de finalizada a temporada no Brasil, contado do último porto brasileiro com destino ao exterior.

Esse fato beneficia consideravelmente o tripulante brasileiro que terá um contrato mínimo de 05 (cinco) meses a bordo, mas que, na média, é celebrado pelo período de 06 (seis) a 07 (sete) meses, iniciando-se e terminando no exterior na maioria dos casos.

Mercado de petróleo e gás no Brasil

Não há como falar em vistos para tripulantes regulados pela Resolução Normativa nº 72/2006, sem falar do mercado de petróleo e gás no Brasil da mesma forma que não há como falar em mercado de petróleo e gás sem citar a Petrobras, líder isolada do mercado no Brasil. Noventa e cinco por cento dos contratos de afretamento e prestação de serviços de

embarcações e plataformas são diretamente ligados à Petrobras, ficando os cinco por cento restantes com outras empresas do mercado nacional como a BP (British Petroleum), Shell, Exxon, Esso e outras.

Desta forma, para se ter uma ideia do tamanho do mercado brasileiro de Petróleo e Gás analisaremos de forma sucinta o funcionamento e dimensão da Petrobras.

O modelo de estrutura organizacional da Petrobras regula seu funcionamento, instituindo quatro áreas de negócio: Exploração & Produção, Abastecimento, Gás & Energia e Internacional, e duas de apoio: Financeira e Serviços, além das unidades corporativas ligadas diretamente ao presidente.

A Petrobras encerrou 2008 com uma produção de 2,4 milhões de barris de óleo equivalente, marca alcançada por poucas empresas no mundo. Contando com 133 plataformas de produção, sendo 87 fixas e 46 flutuantes e 15 refinarias com capacidade instalada de 2,2 milhões de barris por dia, a megaempresa brasileira tem ainda 5.998 postos de combustíveis espalhados pelo território nacional, e mais 990 no exterior. Por onde quer que se passe, lá está a Petrobras: seja no Brasil, seja fora dele. Atualmente, a empresa está presente em 27 países de quatro continentes, como: Estados Unidos, México, Angola, Nigéria, Tanzânia, Líbia, Moçambique, Senegal, Índia, Irã, Paquistão, Turquia, Portugal, Bolívia, Colômbia, Cuba, Equador, Peru, Venezuela, Uruguai, Paraguai, Argentina, China e Japão, além de contar com o apoio dos escritórios em Houston, Nova Iorque, Londres, Tóquio, Cingapura, China e Chile.

Os resultados econômico-financeiros também demonstram que, no cenário competitivo, a Petrobras continua com tendência de crescimento. O lucro passou de US\$ 1,373 bilhão, em 1997, para mais de US\$ 13 bilhões em 2007.

Pelo terceiro ano consecutivo, integra o Dow Jones Sustainability Index. Participa também do Programa Pró-Equidade de Gênero.

Em dezembro de 2007, a *Petroleum Intelligence Weekly* classificou a Petrobras como a 8ª maior empresa de petróleo do mundo com ações negociadas em bolsas de valores. No *ranking* geral, que avaliou 125 empresas, é a 15ª maior do mundo. A *Petroleum Intelligence Weekly* (PIW) é uma das publicações mais respeitadas no setor de energia e divulga anualmente o *ranking* das 50 maiores e mais importantes empresas de petróleo.

(Fonte: Petrobras)

A produção exclusiva de petróleo da Petrobras no Brasil em 2009 atingiu a média diária de 1.970.811 barris, com um aumento de 6,3% sobre 2008,

quando obteve a média de 1.854.655 barris por dia (bpd). No entanto, a produção no Brasil em 2009 ficou 28 mil barris diários abaixo da meta traçada pela empresa no início do ano passado.

A produção média de petróleo e gás natural da Petrobras no Brasil em 2009 foi de 2.287.457 barris de óleo equivalente (boe) por dia, indicando um crescimento de 5,1% sobre o volume produzido em 2008, de 2.175.896 bpd.

O volume de gás natural, por sua vez, produzido pela empresa no País foi de 50 milhões 343 mil metros cúbicos por dia, mantendo os mesmos níveis da produção de 2008, como consequência da retração da demanda no País.

Acrescentando o volume dos campos situados nos países, onde a Petrobras atua no exterior, a média diária total da Petrobras subiu para 2.525.260 boe por dia, 5,2% acima dos 2.399.958 boe por dia produzidos em 2008.

No exterior, a produção média de petróleo em 2009 foi de 140.576 bpd, um aumento de 13,7% sobre 2008. Já, o volume médio de gás natural produzido em 2009 foi de 16.519 metros cúbicos diários, com redução de 3,2% sobre 2008. A produção total em barris de óleo equivalente no exterior chegou a 237.803 boe por dia, 6,1% maior que a do ano anterior.

O aumento deve-se à entrada em produção do campo de Akpo e de novos poços no campo de Agbami, na Nigéria. Em relação ao volume de gás natural, a variação é decorrente da menor demanda de gás proveniente da Bolívia.

(Fonte: Reuters)

O mercado de pesca no Brasil

De olho não só no potencial petrolífero de nosso subsolo marinho, o Brasil também visa ampliar o seu potencial de pesca, com base na enorme diversidade de espécies marítimas das águas do atlântico. Com essa intenção, o Brasil estuda ampliar o nosso mar territorial, hoje com 200 milhas marinhas da costa, área também chamada de “Amazônia azul” ou “território marítimo” brasileiro, com área de 3.660.955 km², que inclui as áreas contíguas aos arquipélagos.

Esta área poderá ser ampliada para até 4,4 milhões de km² em face da reivindicação brasileira perante a Comissão de Limites das Nações Unidas, que propõe prolongar a plataforma continental do Brasil em 900 mil Km² de solo e subsolo marinhos que o país poderá explorar. Esta região possui muitas riquezas e potencial de uso econômico diverso.

Resumindo o contexto, não há como negar que o Brasil atualmente adota uma postura inversa daquela experimentada na maior parte do mundo. No momento em que um grande número de países restringe a entrada de estrangeiros, sobretudo por questões de segurança, o Brasil quer atrair investidores e até mesmo turistas que podem estabelecer negócios e acabar morando no país. Com o evento da Copa do Mundo de 2014, seguido pelas Olimpíadas de 2016, o Brasil tem gerado interesse de grandes grupos econômicos da área do turismo.

Capítulo 2 – Conceitos da legislação brasileira e Convenção OIT aplicável

Título I – Conceitos da legislação brasileira pertinentes ao tema “Marítimos”

Antes de iniciar nossas considerações sobre as atividades de embarcações marítimas em mar territorial brasileiro (águas jurisdicionais brasileiras), é necessário entender os conceitos e as definições que tratam a nossa legislação sobre este tema. Para tanto abordaremos alguns artigos que levarão o leitor a entender os mecanismos de controle migratório brasileiro, peculiaridades da área e um artigo especial sobre segurança marítima que abordará entre outros temas a “bandeira de conveniência”, um dos assuntos mais abordado no meio marítimo.

Os conceitos, a seguir relacionados, foram extraídos da legislação pátria sobre os principais termos utilizados nas resoluções do Conselho Nacional de Imigração que tratam de embarcações marítimas.

Armador - pessoa física ou jurídica que, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta.

Armador Brasileiro - pessoa física residente e domiciliada no Brasil que, em seu nome ou sob sua responsabilidade, apresta a embarcação para sua exploração comercial.

Carteira Internacional de Marítimo – mais comumente conhecida no meio como “Seaman’s Book” é o documento que identifica o trabalhador a bordo de embarcações marítimas como profissional marítimo.

Embarcação - qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeitas a inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas.

Embarcações de pesca - consideram-se embarcações de pesca as que, devidamente autorizadas, se dediquem-se exclusiva e permanentemente à captura, transformação ou pesquisa dos seres animais e vegetais que tenham nas águas seu meio natural ou mais frequente de vida.

Embarcações utilizadas na navegação de apoio marítimo - assim definida aquela realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

Embarcações de exploração ou prospecção - assim como plataformas – São definidas como as instalações ou estruturas, fixas ou flutuantes, destinadas às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo.

Marítimos - tripulantes que operam embarcações classificadas para navegação em mar aberto, apoio portuário e para a navegação interior nos canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas.

Navegação de cabotagem – assim definida como aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.

Navegação em viagem de longo curso – assim definida aquela realizada entre portos estrangeiros e portos brasileiros.

Passageiro – todo aquele que, não fazendo parte da tripulação nem sendo profissional não tripulante prestando serviço profissional a bordo, é transportado pela embarcação.

Pesca – todo ato tendente a capturar ou extrair elementos animais ou vegetais que tenham na água seu normal ou mais frequente meio de vida.

Profissional não tripulante – todo aquele que, sem exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação, presta serviços eventuais a bordo.

Proprietário – pessoa física ou jurídica, em nome de quem a propriedade da embarcação é inscrita na autoridade marítima e, quando legalmente exigido, no Tribunal Marítimo.

Mar Territorial Brasileiro – o mar territorial brasileiro compreende uma faixa de doze milhas marítimas de largura, medidas a partir da linha de baixa-mar do litoral continental e insular, tal como indicada nas cartas náuticas de grande escala, reconhecidas oficialmente no Brasil. A jurisdição brasileira, no que diz respeito à exploração dos recursos marinho, seu solo e subsolo ainda atingem a Zona Contígua e a Zona Econômica Exclusiva Brasileira.

Tendo em vista a importância deste tópico, faz-se necessário comentar a extensão do Mar Territorial Brasileiro, sendo a Zona Contígua e a Zona Econômica Exclusiva Brasileira.

Zona Contígua – A zona contígua brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

Na zona contígua, o Brasil poderá tomar as medidas de fiscalização necessárias para:

I - evitar as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, no seu território, ou no seu mar territorial;

II - reprimir as infrações às leis e aos regulamentos, no seu território ou no seu mar territorial.

Zona Econômica Exclusiva Brasileira (ZEE)- compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

De acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, os países costeiros têm direito a declarar uma **zona econômica exclusiva** ou **ZEE de espaço marítimo** para além das suas águas territoriais, na qual têm prerrogativas na utilização dos recursos, tanto vivos como não vivos, e responsabilidade na sua gestão.

A ZEE é delimitada por uma linha imaginária situada a 200 milhas marítimas da costa. A ZEE separa as águas nacionais das águas internacionais ou comuns.

Dentro da sua ZEE, cada estado goza de direitos. Alguns exemplos: Direito à exploração dos recursos marítimos; Direito à investigação científica; Direito a controlar a pesca por parte de barcos estrangeiros; Direito à exploração de petróleo e gás natural no subsolo do leito marinho.

Atualmente, a Antártida é o único continente onde não existem ZEEs, pois o continente está protegido da exploração econômica predatória graças ao Tratado Antártico. Entretanto, há diversas reivindicações territoriais na Antártida que implicariam possíveis ZEEs ao redor do continente, mas essas disputas estão congeladas em razão da vigência do tratado.

A ZEE, também chamada de “Amazônia azul” ou “território marítimo” brasileiro, é uma área de 3.660.955 km², que inclui as áreas contíguas aos arquipélagos

Essa área poderá ser ampliada para até 4,4 milhões de km² em face da reivindicação brasileira perante a Comissão de Limites das Nações Unidas, que propõe prolongar a plataforma continental do Brasil em 900 mil km², de solo e subsolo marinhos que o país poderá explorar. A região, em foco, possui riquezas e potencial de uso econômico de diversos tipos:

- a pesca, devido à enorme diversidade de espécies marítimas que têm seu habitat na região.
- minerais metálicos e outros recursos minerais no subsolo marinho;
- enorme biodiversidade de espécies marítimas naturais da região.
- petróleo, como o encontrado na Bacia de Campos e pré-sal - a prospeção nestas áreas já corresponde a dois milhões de barris de petróleo por dia (90% da atual produção brasileira);
- aproveitamento de energia maremotriz e energia eólica offshore.

No âmbito imigratório, deve-se sempre seguir as definições das Resoluções Normativas do Conselho Nacional de Imigração, a fim de se evitar qualquer divergência de entendimento.

Título II – Convenção nº 185 da OIT - Carteira Internacional de Marítimo (Seaman’s Book)

Comparativo entre a Convenção OIT nº 108 e a Convenção OIT nº 185 (em eminente entrada em vigor no país), recentemente ratificada no âmbito internacional pelo Brasil perante a OIT.

O Brasil é atualmente membro da Convenção nº 108 da OIT (Organização Internacional do Trabalho), por ela ratificada em 1963, com promulgação em território nacional pelo DECRETO nº 58.825, de 14 de julho de 1966.

A Convenção nº 185 foi aprovada pelo Congresso Nacional no Brasil através do Decreto Legislativo nº 892/2009 publicado no Diário Oficial da União em 23/11/2009 e enviado para a Casa Civil em 26/11/2009 para promulgação do Decreto Presidencial que colocará a Convenção nº 185 em vigor em território nacional.

De acordo com a Convenção nº 108 da OIT, estão isentos de visto de entrada os marítimos nacionais dos países que ratificaram esta convenção, desde que portadores de Carteira Internacional de Marítimo (Seaman’s Book) válido.

Atualmente, a Convenção nº 108 da OIT contempla duas regras de aceitação do Documento de Identidade de Marítimo (Seaman’s Book). A primeira regra diz respeito à nacionalidade do profissional marítimo, que dever ser a mesma do país que tenha ratificado a convenção, ou seja, um panamenho poderá portar o Seaman’s Book do Panamá por ter este país ratificado a Convenção nº 108 da OIT. Além dessa regra, é ainda permitido que o profissional marítimo utilize o “Seaman’s Book” emitido pelo país da bandeira do navio, se este país também tiver ratificado a Convenção nº 108 da OIT. Assim, um brasileiro poderá utilizar um “Seaman’s Book” do

Panamá se o navio possui a bandeira do Panamá, mesmo não tendo o brasileiro qualquer laço legal com o Panamá. Basta que para isso o navio tenha o seu registro e, por consequência, a bandeira, deste país.

Desta forma, de acordo com a Convenção nº 108 da OIT, estará isento de visto de entrada o tripulante que possuir “Seaman’s Book” emitido por um país que tenha ratificado esta convenção, desde que inserido em uma das duas regras acima citadas.

Como será a regra de aceitação do “Seaman’s Book” a partir da Convenção nº 185 da OIT?

Sem considerar que a Convenção nº 108 conta, atualmente, com 60 membros ativos e que a nova Convenção nº 185 da OIT abrigava, até a data de edição desta obra, apenas 18 países, a regra muda consideravelmente. A figura da bandeira de conveniência aqui inserida de forma indireta passa a não mais existir. Não será possível ao tripulante de nacionalidade diferente do país que ratificou a convenção nº 185 da OIT obter o Documento de Identidade de Marítimo (Seaman’s Book). Apenas o tripulante que seja nacional do país que ratificou esta convenção ou que nele tenha residência permanente poderá obter e fazer uso do “Seaman’s Book”. Nos exemplos citados acima, apenas o primeiro terá validade, ou seja, caso o Panamá venha a ratificar a Convenção nº 185 da OIT, somente os cidadãos panamenhos ou residentes permanente nesse país poderão solicitar o “Seaman’s Book” emitido pelo Panamá e poderão tripular, nesse caso, qualquer navio. Contudo navios de bandeira panamenha não poderão mais abrigar nacionais de diversas nacionalidade com “Seaman’s Book” do Panamá. Esses deverão recorrer aos seus países de nacionalidade, desde que estes tenham ratificado a Convenção nº 185 da OIT. Para essa convenção, pouco importará qual a bandeira que o navio arvora.

É necessário lembrar o leitor que o Brasil utiliza duas regras diferentes para a isenção do visto de entrada no país de tripulantes marítimos portadores de “Seaman’s Book”, as quais não serão alteradas com a nova Convenção nº 185 da OIT. A primeira regra se refere às embarcações de turismo em operação de cruzeiros turísticos no Brasil. Nesse caso, a regra de isenção do visto durará por todo o período de estada da embarcação no país, conforme descrito na Resolução Normativa nº 71/2006. A segunda regra de isenção de visto, entretanto, diz respeito às embarcações em cabotagem no Brasil para transporte de carga, apoio marítimo e plataformas, entre outras citadas na Resolução Normativa nº 72/2006. Para elas, a isenção do visto estende-se apenas pelo período de 30 dias, contados da entrada do tripulante marítimo no Brasil. Findo esse prazo, será obrigatório um visto temporário com autorização de trabalho para que o tripulante possa permanecer em águas jurisdicionais brasileiras; caso contrário a embarcação será penalizada, e o tripulante convidado a se retirar do país,

podendo regressar apenas após ter obtido o visto temporário adequado.

Para os tripulantes de embarcações de pesca, a Resolução Normativa nº 81/2008 não previu qualquer tipo de isenção, portanto para esses tripulantes o visto temporário é obrigatório desde o primeiro instante da entrada no Brasil.

A seguir, faremos uma exposição mais detalhada sobre a problemática da identificação de marítimos e suas consequências no Brasil e no mundo.

Aplicação das normas de identificação para marítimos para entrada no país (De acordo com a Convenção nº 108 em vigor e da Convenção nº 185 com eminente entrada em vigor no país).

Desde o evento de 11 de setembro de 2001, a preocupação do mundo com a segurança de suas fronteiras determinou a necessidade de documentos de viagem mais seguros, como novos passaportes biométricos, cartões de identificação nacional entre outros. Tendo em vista a grande movimentação do comércio global pelo mar, a concessão de entrada ou saída da costa é de vital importância para o bem-estar de um marinheiro mercante (tripulante). Assegurar a fácil identificação do tripulante para facilitar a concessão de sua entrada ou saída da costa beneficia tanto a tripulação do navio quanto as autoridades de migração em todos os portos de chamada.

A Organização Internacional Marítima das Nações Unidas é responsável pela estrutura regulatória da navegação marítima de forma global. A Organização Internacional do Trabalho (OIT) é também uma agência das Nações Unidas que une representantes de governos, empregadores e trabalhadores para, juntos, formularem programas e planos de ação. A OIT é composta por 183 países (que formam os Estados Membros da OIT). As Convenções da OIT são responsáveis por criar e supervisionar normas de trabalho internacionais, incluindo as normas para marítimos mercantes.

As disposições na Convenção da OIT número 108 de 1958 criaram um documento de identidade internacionalmente reconhecido para a tripulação que viaja a bordo de navios com destino a portos de outros países. Ele é conhecido no meio como "Seaman's Book". A OIT e a indústria marítima referem-se a esse documento como Documento de Identidade de Marítimo, também conhecido como Carteira de Marítimo. É importante entender que o Documento de Identidade de Marítimo não substitui o passaporte (um documento internacional de viagem) do tripulante e não pode ser usado para entrar em outro país se a chegada for por avião ou por terra, tão somente será aceito se for por mar embarcado em seu navio de contrato. Nos casos de viagem aérea ou terrestre, o marítimo deverá portar ambos os documentos: a Carteira de Marítimo (Seaman's Book), para identificar que sua chegada ao país, como marítimo, para embarcar em seu navio de contrato, e o

passaporte válido que será o seu documento de viagem oficial.

Outra importante característica do Documento de Identidade de Marítimo da OIT 108 é que esse documento substitui a apresentação de visto de entrada, trabalho ou trânsito para os países que ratificaram a OIT 108. Para tanto, o tripulante (1) deve provar seu emprego no navio que se destina a um Estado Membro da OIT e (2) que chegará a um porto internacional de um Estado Membro.

Sob as disposições atuais da OIT 108, a maioria dos Estados Membros da OIT concede a tripulantes qualificados uma “saída à costa” de até 30 dias consecutivos em uma única estada, sem requerer uma entrada nacional ou visto de trabalho. O período de renúncia de visto é determinado pelas leis nacionais de imigração de cada Estado Membro e é aplicado de acordo com o caso de cada tripulante. Se um navio estiver transitando pelas águas nacionais de um Estado Membro da OIT, o país de trânsito pode renunciar à necessidade dos tripulantes portadores de Documento de Identidade de Marítimo válido e reconhecido pelo país mencionado de obter visto de trânsito.

No que se refere ao Brasil, o país dá tratamento diferente ao marítimo embarcado em navio de carga ou plataformas e ao embarcado em embarcações de turismo estrangeira. Ao primeiro, é concedida a carência de 30 dias a partir de sua entrada em território nacional, sem que se exija visto de trabalho. Ao segundo, concede uma carência indeterminada de estada no país, sem a exigência do visto de trabalho, desde que este esteja embarcado durante o período em que durar a temporada de cruzeiros da embarcação de turismo.

Em junho de 2003, em resposta às exigências pós-“11 de setembro” para documentos internacionais de viagem, novas regras para o Documento de Identidade de Marítimo foram adotadas com a passagem da ILO 185. O objetivo foi a adequação aos padrões e às exigências universais atuais de identificação segura. As novas normas da OIT 185 para o Documento de Identidade de Marítimo estão em processo de serem ratificadas por Estados Membros da OIT, tanto para os que aderiram a anterior OIT 108 como para os países que ainda não haviam aderido a qualquer convenção que trate desse tema. Ocorre, no entanto, que a Convenção OIT 108 foi fechada para novas ratificações e não é possível a aceitação de novos membros. Resta a estes aderir à moderna convenção OIT 185 que por si revisou a convenção OIT 108.

As maiores exigências dos novos regulamentos da OIT 185 são as seguintes:

- Documentos de Identidade de Marítimo podem ser emitidos somente pelo país de nacionalidade do tripulante ou pelo país de residência permanente legal. (Atualmente, na OIT 108, Documentos de Identidade de Marítimo podem ser emitidos pelo país de nacionalidade do tripulante, pelo país da

bandeira do navio, ou pelo país do empregador do tripulante);

- Documentos de Identidade de Marítimo devem ser cartões (que possam ser lidos por máquinas) que contenham a informação biométrica do tripulante, similar ao novo passaporte biométrico. (Atualmente, na OIT 108, a maioria dos tripulantes possui Carteiras de Marítimo, que contêm somente registros da experiência e certificado da carreira do portador em muitas vezes preenchidos manualmente, sem qualquer rigor de segurança dos dados);

Cada Estado Membro deve implementar as exigências mínimas da OIT e os procedimentos recomendados para emissão de Documentos de Identidade de Marítimo, e assegurar que os tripulantes estejam em conformidade com as exigências da OIT e com as leis e regulamentos do país anfitrião.

O Documento de Identidade de Marítimo não substitui o passaporte do tripulante, mas pode ser usado como o documento primário de identificação internacional do tripulante, desde que este permaneça a bordo do navio durante todo o tempo em que o navio esteja em águas nacionais do país anfitrião;

Antes de certos tripulantes entrarem em águas nacionais de um determinado país de destino, vistos de entrada, trabalho e trânsito podem ser requeridos pelo país de destino para:

- tripulantes que sejam naturais de países que exigem visto de acordo com as leis nacionais de imigração do país de destino e/ou de trânsito;
- tripulantes que não possuam Documentos de Identidade de Marítimo emitidos pelo país de nacionalidade do marinheiro ou de residência permanente legal;
- tripulantes que possuam Documento de Identidade de Marítimo emitido por um país não reconhecido pelo país de destino e não ratificador da OIT 185.

Nos novos regulamentos da OIT 185, as autoridades marítimas em cada país serão responsáveis por emitir novos cartões de Documento de Identidade de Marítimo. Uma vez que um Estado Membro ratificar as normas da nova OIT 185, todos os Documentos de Identidade de Marítimo emitidos de acordo com a OIT 108 tornam-se inválidos, e novos cartões de Documento de Identidade de Marítimo serão emitidos pelo país de nacionalidade ou de residência legal permanente do marinheiro. É esperado que os cartões substituam as versões da OIT 108 e reduzam as exigências de visto de entrada nos países de destino.

Como muitos Estados Membros da OIT acham caro produzir documentos de identidade biométricos e instalar equipamentos com leitores de cartão nos diversos portos de entrada, atualmente somente 18 dos 183 Estados Membros ratificaram o novo regulamento da OIT 185. Além disso, alguns Estados Membros da OIT que têm restrições de entrada para certas

nacionalidades não podem ratificar as novas normas da OIT 185 sem primeiro mudar suas leis nacionais de imigração para estarem de acordo com as exigências fixadas no Artigo 6º da OIT 185.

Obviamente, a OIT 185 deve atrair consideravelmente mais ratificações se as novas exigências e protocolos de segurança do Documento de Identidade de Marítimo forem universalmente aceitos.

O leitor deve estar atento ao fato de que a OIT 108 foi ratificada por somente 64 Estados Membros, o que representa, aproximadamente, 61.0% da frota mundial. Dentre esses Estados, cinco já a denunciaram para aderir a nova OIT 185.

O Brasil já deu um importante passo no processo de ratificação da Convenção 185 da OIT, tendo aprovado o texto pelo Congresso Nacional em novembro de 2009 e depositado o documento de ratificação em janeiro de 2010. Para que a convenção 185 da OIT entre em vigor no Brasil, resta somente a publicação de um Decreto Presidencial do texto da Convenção, fato que colocará definitivamente a Convenção 185 da OIT em vigor no país. Não há previsão específica para a data de publicação do Decreto Presidencial, mas é praticamente certo que isso ocorrerá durante o ano de 2010.

Portanto tripulantes que não possuem um Documento de Identidade de Marítimo válido emitido por um Estado Membro poderão estar sujeitos às exigências de visto ou de entrada do país de destino. Exemplo: se um marítimo norte-americano que entrar em um porto brasileiro, sem uma Carteira de Marítimo qualificada, deverá obter um visto de trabalho brasileiro em seu passaporte antes de entrar em águas jurisdicionais brasileiras, sob pena de ter sua entrada proibida e obrigado a regressar ao seu país de origem.

Por não se assegurar que todos os marítimos possuam a documentação de entrada apropriada antes de entrar no porto, os armadores ou afretadores dos navios podem ser multados pelas autoridades de imigração do país de destino. Portanto, é recomendável verificar se cada marítimo tem a identificação necessária exigida para cada país de destino.

Lista de países que ratificaram a Convenção nº 185 da OIT, aprovada pelo Brasil em 2010(*).

Convenção nº C185

(Fonte: ILOLEX - 14.04.2010)

País	Data de Ratificação	Estado
Albânia	11.10.2007	ratificado
Azerbaijão	17.07.2006	ratificado
Bahamas	14.12.2006	ratificado
Bósnia e Herzegovina	18.01.2010	ratificado
Brasil	21.01.2010	ratificado
Cazaquistão	17.05.2010	ratificado
França	27.04.2004	ratificado
Hungria	30.03.2005	ratificado
Iémen	06.10.2008	ratificado
Indonésia	16.07.2008	ratificado
Jordânia	09.08.2004	ratificado
República da Coreia	04.04.2007	ratificado
Lituânia	14.08.2006	Declaração de Aplicação Provisória
Madagáscar	06.06.2007	ratificado
Republica da Moldávia	28.08.2006	ratificado
Nigéria	19.08.2004	ratificado
Paquistão	21.12.2006	ratificado
Rússia	26.02.2010	ratificado
Vanuatu	28.07.2006	ratificado

Ratificados: 18 Ratificação Condicional: 0 Aplicação Declarada: 1 Denunciados: 0

Para informações adicionais, por favor, contate o Departamento de Normas da Organização Internacional do Trabalho
NORMAS por e-mail:
infonorm@ilo.org

Direitos de Cópia © 2006 Organização Internacional do Trabalho OIT
 Ressalvas
webinfo@ilo.org

(*) Embora o Brasil tenha depositado o documento de ratificação desta convenção na Organização Internacional do Trabalho em 21.01.2010, ainda pende, para entrada em vigor no país, o Decreto Presidencial que coloca em prática em território nacional a Convenção da OIT nº 185.

Título III - STCW (Standards of Training, Certification & Watchkeeping).

Se não bastassem as regras de caráter técnico e legal ainda é necessário que se cumpram os requisitos de segurança para embarcar brasileiros nas embarcações de turismo estrangeira.

O STCW (Standards of Training, Certification & Watchkeeping) é o requisito que mais provoca dor de cabeça às companhias de navios. Traduzindo para português, STCW significa “Padrões de Treinamento, Certificação & Observação”.

A Autoridade Marítima Brasileira, aqui representada pela Capitania dos Portos, exige a apresentação do certificado de treinamento STCW original para todos os brasileiros embarcados em navios que operem no Brasil, de forma definitiva ou temporária, como é o caso das embarcações de turismo estrangeiras que operam cruzeiros turísticos na costa brasileira.

O STCW foi instituído por uma convenção da IMO (International Maritime Organization) Organização Marítima Internacional em 1978. Em 1995, sofreu uma alteração em vigor até o momento.

Dessa forma, todo o tripulante brasileiro que desejar trabalhar a bordo de embarcações de turismo (passageiros) e até mesmo em embarcação de carga ou plataformas deverá fazer o curso de treinamento básico de segurança de navio de acordo com a Convenção Internacional STCW 1978 (alterada em 1995). O curso compreende uma carga horária média de 34 horas e está dividido basicamente em 4 módulos: Segurança Pessoal e Responsabilidade Social, Primeiros Socorros Elementares, Prevenção de Combate a Incêndio, Técnicas de Sobrevivência Pessoal.

O curso é ministrado somente por escolas credenciadas pela Autoridade Marítima Brasileira (Marinha do Brasil) as quais estão autorizadas a emitir os certificados de conclusão dos cursos, que são certificados pela Marinha do Brasil e visados pela Capitania dos Portos da cidade sede da escola. Sem a certificação da Marinha do Brasil, com assinatura de seu representante e o carimbo de visto da Capitania dos Portos, o certificado STCW de conclusão do curso não terá validade.

Vale ainda lembrar que é comum algumas escolas emitirem declaração de conclusão dos cursos aos brasileiros, comprovando que foram realizados, mas de nada valerá essa declaração para o embarque do brasileiro como tripulante no navio. A Capitania dos Portos, responsável pela fiscalização destes certificados no Brasil, não aceita a apresentação dessa declaração. Para comprovar que o brasileiro completou o curso de treinamento STCW, somente será válido o seu certificado original, reconhecido pela Marinha do Brasil. Não será aceito qualquer outro documento.

Atualmente, há nove escolas autorizadas a ministrar o curso de treinamento STCW: a SAMPLING Planejamento e Assessoria de

Segurança Industrial de Macaé–RJ; a LIGHTHOUSE-SMS Consultoria e Treinamento de Macaé–RJ; a SEAMAN NÁUTICA do Rio de Janeiro, com endereço também em Curitiba–PR; a COOMAR (Cooperativa dos Profissionais do Poder Marítimo) de Salvador–BA; a ZOROVICH & MARANHÃO Serviços Náuticos e Consultoria de Santos–SP; a RIO SHIPMANAGER Gerenciamento Operacional Marítimo do Rio de Janeiro–RJ, com endereços também em Curitiba–PR e Fortaleza–CE; a SHELTER Cursos e Consultoria em Proteção Marítima do Rio de Janeiro–RJ; a HILFE Consultoria e Treinamento (Grupo Berit) do Rio de Janeiro–RJ e a FLY Escola de Aviação do Rio de Janeiro–RJ.

(Fonte: Diretoria de Portos e Costas

-<https://www.dpc.mar.mil.br/offshore/PASSAGEIROS.pdf>)

Mesmo com a rigidez das normas de imigração brasileira, nosso vasto litoral entrou definitivamente para o roteiro das embarcações de turismo de médio e grande porte, fazendo parte do cobijado calendário internacional de cruzeiros. Além do maior fluxo de navios de grande porte, isso também significa que o preço é mais competitivo devido à maior oferta de cabinas disponibilizadas ao público brasileiro.

Para se ter uma ideia do mercado, o Brasil, em 2009, experimentou a maior temporada de Cruzeiros Marítimos dos últimos anos, com início em 23 de outubro e previsão de término em maio de 2010. Ao todo, foram 18 navios, dois a mais do que em 2008, que navegaram na costa brasileira. No total, foram 407 Cruzeiros, sendo 40 temáticos.

Segundo estimativa da ABREMAR – Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas, a temporada de 2009 registrou cerca 900 mil cruzeiristas.

O segmento cresce no país na média de 33% ao ano. Os Cruzeiros de Cabotagem também têm contribuído de maneira significativa para a geração de novos empregos e para a circulação de riqueza nas cidades onde fazem escala.

Os navios da temporada 2009/2010 foram os seguintes: Costa Concordia, Costa Magica e Costa Victoria (Grupo Costa); Imperatriz, Orient Queen, Soberano e Zenith (fretados pela CVC); Grand Celebration, Grand Mistral e

Grand Voyager (Ibero Cruzeiros); MSC Armonia, MSC Lirica, MSC Melody, MSC Musica, MSC Opera e MSC Orchestra (MSC Cruzeiros); Splendour of the Seas e Vision of the Seas (Royal Caribbean). Os 15 navios que fizeram parte da temporada contam com, aproximadamente, 13.000 tripulantes, dos quais um mínimo de 25% é de brasileiros, somando algo em torno de 3.250 tripulantes.

Com uma média de aumento de 33% da frota de navios para a temporada 2010/2011, estima-se que mais de 17.200 tripulantes atuem na próxima temporada, o que gerará, no mínimo, 1.000 novas vagas de empregos para tripulantes brasileiros, atingindo o total de mais de 4.300 brasileiros empregados a bordo de navios de turismo no Brasil.

Capítulo 3 – Segurança Marítima e Bandeiras de Conveniência

Artigo gentilmente cedido a esta obra por Osvaldo Agripino de Castro Junior Extraído da obra de sua autoria “Direito Marítimo Made in Brazil” de 2007 (Lex Editora S.A.)

Resumo: O presente artigo objetiva contribuir para o aumento da segurança marítima e do poder marítimo brasileiro, por meio da análise do impacto da bandeira de conveniência na segurança marítima e nos serviços prestados pelas empresas brasileiras de navegação. O poder marítimo é conceituado como expressão da soberania brasileira nas atividades que envolvem o transporte aquaviário, o mar, e toda a cadeia de serviços que abrangem a logística de transportes voltado para o meio aquaviário, inclusive estaleiros, portos e serviços correlatos. Para atingir seu objetivo, o artigo trata, no Capítulo 1, da tradição marítima e da dependência do Brasil no que tange ao transporte marítimo. No Capítulo 2, discorre sobre as características das bandeiras de conveniência e, no Capítulo 3, aborda-se a relação da segurança marítima com a bandeira de conveniência. No final, uma conclusão será feita.

Palavras-Chaves: SEGURANÇA MARÍTIMA – BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA
Sumário. Introdução. 1. Tradição marítima e dependência do Brasil. 2. Bandeira de Conveniência. 3. Segurança Marítima e Bandeira de Conveniência. Conclusão. Referências bibliográficas.

Título I – Tradição marítima e dependência do Brasil

O Brasil é considerado um país com forte tradição marítima, todavia, decorridos mais de 500 anos desde a sua descoberta do Brasil, essa tradição ainda é pouco difundida na historiografia pátria e, por conseguinte, nos bancos escolares e academia e, muito menos, pela classe política. Reitera-se: o Brasil é fruto de uma grande tradição marinheira, enfim, de uma ousada e inovadora experiência governamental de Portugal. Com a descoberta de novos territórios, um mundo foi despejado em Portugal, o que trouxe experiências, costumes, animais e mercadorias nunca conhecidos pelos europeus.

No caso brasileiro, embora tenha a maioria da sua população residindo próximo a rio ou mar, ainda inexistente uma política de Estado eficaz que privilegie o modal aquaviário como principal meio de transporte no Brasil. Isso se verifica porque: “Atualmente, a divisão modal dos transportes mostra 61 % dos fluxos no modal rodoviário, 30 % no ferroviário, 4 % nos hidroviário e no dutoviário e 1 % na cabotagem.”¹

Não há razão para que o modal aquaviário, regra geral, imbatível para distância superior a 300 km, tenha participação tão irrisória na matriz de transporte brasileira, vez que o transporte majoritário é o rodoviário.²

♦ Advogado (www.adsadvogados.adv.br), Professor do Programa de Mestrado e Doutorado em Ciência Jurídica da UNIVALI, Doutor em Direito (UFSC), onde coordena o Grupo de Pesquisas Regulação da Infraestrutura e Juridicidade da Atividade Portuária (CNPq) (www.univali.br/ppcj). Pós- Doutor em Regulação da Infraestrutura – *Harvard University*, com recursos da CAPES. Autor de várias obras, dentre as quais **Direito Marítimo Made in Brasil**, Lex, 2007 e **Direito Regulatório e Inovação nos Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil**, Conceito, 2009. Bacharel em Ciências Náuticas (CIAGA-1983) e piloto de navios em viagens internacionais durante quatro anos, tendo viajado para 27 países. Endereço eletrônico: agripino@adsadvogados.adv.br.

¹ **Plano Nacional de Logística de Transportes – PNLT**. Relatório Executivo. Brasília: Ministério dos Transportes e Ministério da Defesa, 2007, p. 158.

² Sobre interpretação econômica, elementos do *shipping* e a diferença fundamental entre os transportes marítimo e terrestre: ZIMMERMANN, Erich Walter; CLARK, W.C. **Foreign Trade and Shipping**. Volume XV. New York: Alexander Hamilton Institute, 1916, p. 195-212.

Ademais, cerca de 80 % do comércio internacional é transportado pela via marítima e, embora o mundo tenha sofrido uma crise econômica a partir de novembro de 2008, a frota mercante mundial expandiu 7,2 % em 2007. Em janeiro de 2008, nacionais de 35 países com registro de navios controlavam juntos 95,35 % da frota mundial,³ medida em tonelagem de porte bruto.⁴

Verifica-se, dessa maneira, um cenário complexo, de grande dependência do transporte marítimo de outras bandeiras,⁵ violação da concorrência leal, pelas bandeiras de conveniência e os cartéis na indústria de transportes marítimos e omissão dos governos no combate aos mesmos, que inibem o desenvolvimento das empresas de navegação de países em desenvolvimento, que é dinâmico e de alto risco.

O Brasil transporta 95 % do seu comércio exterior em navios e somente 3 % em bandeira nacional, além de possuir mais de 8.500km de costa e 43.000km de hidrovias, e em janeiro de 2008 ocupava a 31ª posição e possuía somente 0,43 % da frota mundial em tpb.⁶

Mesmo assim, esse cenário coloca o Brasil em uma posição muito frágil, para um país que é 10^a economia do mundo e que tem grande potencial para ser uma das cinco mais ricas nações do planeta. Sem poder marítimo, todavia, essa meta fica mais distante. Essa posição em termos de tpb registradas no Brasil (31^a), não é compatível com a posição econômica do país, e decorre em parte da influência da concorrência desleal das bandeiras de conveniência não combatida pelos países prejudicados.

Sem política pública setorial eficaz, as empresas brasileiras de navegação sofrem concorrência desleal das empresas de navegação, cujos navios são registrados em bandeiras de conveniência – *flag of convenience* - FOC⁷e/ou que se articulam em cartéis ou conferências de frete,⁸ cuja regulação é fundamental para a defesa do interesse público,⁹ o que será tratado adiante.

Título II – Bandeira de conveniência: uma realidade inconveniente

Trata-se de tema de grande relevância econômica e estratégica. De um lado, os armadores defendem-na em face da redução de custo que proporciona, de outro lado, os trabalhadores e governos criticam-na, tendo em vista os baixos salários e as más condições de trabalho e a sonegação de tributos.

³ UNCTAD. United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2008**. Report by UNCTAD Secretariat. New York and Geneva: United Nations, 2008, p. xiii.

⁴ A palavra tonelagem tem relação com a palavra tonel, que é sinônimo de barril. O vinho na Inglaterra era transportado no maior invólucro (*largest container*), um barril chamado *tun*, que continha 252 galões de vinho, equivalendo a 1.500 modernas garrafas de 75 cl. No século XIII, talvez mais antes, o *tun* se tornou a medida padrão para transporte nos navios ingleses, de forma que se tornou *tonnage* = tonelagem. FRIEL, Ian. **The British Museum Maritime History of Britain and Ireland. c. 400-2001**. London: The British Museum Press, 2003, p. 64.

⁵ O Brasil exporta em toneladas, 95,7% pelo modal marítimo, equivalendo a 86,10% do valor total em US\$ das exportações e importa 92,5 % em toneladas, o que corresponde a 77,7 % do valor total importado em US\$. MDIC, Sistema Alice Apud BARBOSA, Murillo de Moraes Rego Corrêa. **Cabotagem - Competitividade da Marinha Mercante Brasileira**. Apresentação realizada no I Seminário Nacional sobre Cabotagem. Realização ANTAQ e Syndarma. Disponível em: <www.antaq.gov.br>. Acesso em: 10 jan. 2009.

⁶ Toneladas de porte bruto ou capacidade de carga do navio. É considerada, em comércio internacional, a mais importante medida de capacidade. Internacionalmente, refere-se à tonelada longa, mas pode também se referir à tonelada métrica. Inclui provisões,

combustível, aguada e óleo. Soma dos espaços internos do navio, ou seu volume interior, expresso em unidades de 100 pés cúbicos ingleses (2,8317m³). COLLYER, Marco A.; COLLYER, Wesley O. **Dicionário de Comércio Marítimo – Termos e abreviaturas usados no comércio marítimo internacional**. 3ª. Ed. Rio de Janeiro: Lutércia, 2002, p. 96; 253.

⁷ Sobre o tema: TETTLEY, William. The Law of the Flag ‘Flag Shopping’ and Choice of Law. **In: The Maritime Lawyer** 17, 1993, p. 139-184.

⁸ Tais conferências referem-se a empresas de navegação que formam associações para determinar preços de frete em determinados serviços. Ressalte-se que, embora liberal, na visão do Diretor da *Federal Maritime Commission*, advogado George Hern, em discurso na *Norwegian Shipowners’ Association*, em Oslo, Noruega, em 17 de novembro de 1971, sustentava que: “(...) os Estados Unidos sempre assumiram que a existência de conferências fretes constitui *per se* violação da sua política antitruste” (p. 159) e que “a filosofia econômica dos Estados Unidos favorece a preservação da competição e sustenta ceticamente todas as ações que limitam a competição como a redução do número de competidores”. HERN, George H. Problems and Prospects in International Maritime Regulation. **In: Southwestern University Law Review**. Vol. 4, 1972, p. 159.

⁹ Inexiste norma tratando da regulação da conferência de frete no direito brasileiro. Nos Estados Unidos, a seção 3 (7) do *Shipping Act* de 1984, conceitua conferência como associação de transportadores aquaviários oceânicos, que possui um acordo aprovado ou efetivo para atuar de forma concertada, com poder de cobrar uma tarifa comum. Ressalte-se que o termo não inclui um serviço conjunto, consórcio, grupo de empresa ou acordo de transbordo. Sobre o tema: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito Regulatório e Inovação nos Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil**. Prefácio Prof. Ashley Brown – *Harvard University*. Florianópolis: Conceito Editorial, 2009, p. 128-129.

Nesse contexto, essa estratégia empresarial segundo a Federação Internacional de Trabalhadores em Transportes é definida:

Quando a propriedade beneficiária e o controle do navio residem em país diferente do da bandeira que o navio hasteia, considera-se que o navio navega sob bandeira de conveniência. Isso significa que não existe um vínculo genuíno entre o armador ou o proprietário e o pavilhão do navio.¹⁰

Segundo De Souza, há muitos nomes para bandeira de conveniência: “Bandeiras de conveniência, bandeiras de necessidade, bandeiras tânsfugas, bandeiras piratas são os pavilhões que oferecem facilidades para os armadores registrarem seus navios nesses países.”¹¹

Por sua vez, a entidade sindical acima, também define a tripulação de conveniência quando: (...) “um navio tem tripulantes de nacionalidades diferentes da bandeira que hasteia, ainda que esta tripulação não o seja totalmente.”¹²

Metaxas também conceitua tais bandeiras como:

(...) as bandeiras nacionais daqueles estados, nos quais empresas de *shipping* registram seus navios, objetivando maximizar seus benefícios e minimizar seus custos, evitando a legislação econômica e outras legislações e as condições em termos de emprego dos fatores de produção, que seriam aplicáveis em seus próprios países.¹³

As características comuns nos países que oferecem tais bandeiras são:

a) o país autoriza cidadãos não-residentes a serem armadores e/ou controlarem seus navios mercantes; b) o registro é fácil de obter, pois um navio pode se registrar no estrangeiro, não restando a transferência sujeita a qualquer restrição; c) o rendimento obtido pela exploração dos navios não está sujeito a qualquer imposto ou sujeito a impostos insignificantes; os direitos por matrículas e uma taxa anual, calculada sobre a tonelagem do navio, são, em geral, os únicos encargos existentes; d) o país de matrícula é uma pequena potência que não tem, nem terá necessidade, em qualquer circunstância previsível, dos navios registrados; e) as receitas obtidas pelas taxas, embora pequenas, aplicada sobre uma tonelagem importante, tem uma influência valiosa na economia do país; f) é livremente permitida a contratação de tripulações estrangeiras; g) o país não tem poderes, nem estrutura administrativa, para fazer cumprir os regulamentos e convenções internacionais; h) o país não tem desejo, nem condições de controlar as companhias.¹⁴

Sustenta-se que os mais prejudicados com o uso das bandeiras de conveniência são os tripulantes, os estados que deixam de arrecadar tributos e o meio ambiente. No que tange aos tripulantes, podem ser citadas as seguintes desvantagens:

(...) problemas trabalhistas, tripulantes sem qualificação profissional, competindo com marítimos autênticos e oferecendo seu trabalho por menores salários e condições de trabalho inferiores; instabilidade no trabalho. Os tripulantes são desembarcados em qualquer lugar e abandonados à própria sorte; inexistência de contrato de trabalho com cláusulas claras e às

vezes até escritos em idioma diferente daquele do tripulante; problemas econômicos. Muitas vezes são pagos salários abaixo dos estipulados para nacionais do país do armador; não se pagam feriados, não há direito a férias. Muitas vezes a transferência de pagamento para os familiares (consignação) não são remetidas; muitas vezes os pagamentos são efetuados em moedas diferentes das estipuladas em contratos, (...) em razão de o tripulante estar submetido a períodos intensos de navegação e trabalho, estão mais sujeitos a doenças e acidentes. (...) A diminuição de custos devido ao não pagamento de impostos, taxas, salários, encargos sociais etc, cria uma concorrência desleal para com os armadores que ostentam bandeiras do seu próprio país.¹⁵

¹⁰ ITF – International Transport Worker’s Federation Apud DE SOUZA, François Armand. **Noções de Economia dos transportes marítimos**. Rio de Janeiro: CIAGA, p. 79.

¹¹ DE SOUZA, François Armand. **Noções de Economia dos transportes marítimos**. Rio de Janeiro: CIAGA, p. 79.

¹² ITF – International Transport Worker’s Federation Apud DE SOUZA, François Armand. **Noções de Economia dos transportes marítimos**, p. 79.

¹³ METAXAS, B.N. *Flags of Convenience – A study of internationalisation*. Aldershot: Gower Pu., 1985 Apud DE SOUZA, François Armand. **Noções de Economia dos transportes marítimos**, p. 79.

¹⁴ DE SOUZA, François Armand. **Noções de Economia dos transportes marítimos**, p. 79-80.

¹⁵ DE SOUZA, François Armand. **Noções de Economia dos transportes marítimos**, p. 81-82.

A bandeira de conveniência é o registro de navio em país para reduzir o pagamento de tributos, custos de tripulantes, segurança e manutenção do navio.¹⁶ A estratégia dessas empresas é buscar espaços não regulados ou de má qualidade regulatória, para que seus navios sejam registrados. O país de registro determina as normas que se aplicam ao navio (lei do pavilhão).¹⁷ O navio *Belen Quezada* foi o primeiro a obter registro no Panamá em 1919, e a partir de 1922, vários proprietários de navios norte-americanos e europeus passaram a registrar navios no Panamá.

Todavia, a partir de 1940, os norte-americanos ficaram insatisfeitos e passaram a registrar suas embarcações na Libéria. Infelizmente, para a

Marinha Mercante brasileira, o que era exceção, inicialmente, passou a ser regra. Atualmente, mais de 65 % da frota mundial é registrada em países de bandeiras de conveniência, e dentre os cinco maiores registros, Panamá, Libéria, Grécia,¹⁸ Bahamas e Ilhas Marshall, somente a Grécia não é considerado FOC. Com exceção da Libéria, que possui 10,51 % da frota mundial, os demais países fazem parte da OMC.¹⁹

Essa estratégia econômica se chama *flag shopping* e, nos anos 60, era vista como forma de evitar a lei. Atualmente, é considerada evasão legal, porque o Estado da bandeira não tem controle sobre o proprietário, nem tem um vínculo genuíno com o mesmo.²⁰ O art. 91 da Convenção de *Montego Bay – Direito do Mar* – (Decreto n. 1530, de 22 de junho de 1995) deixou aos Estados-membros a competência para enumerar os requisitos para que ocorra tal vínculo e art. 92 trata do Estatuto do Navio, tal como se verifica adiante:

Artigo 91. Nacionalidade dos navios. 1. *Todo estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira.* Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio. 2. *Todo estado deve fornecer aos navios a que tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos pertinentes.*

Artigo 92. Estatuto dos navios. 1. *Os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado e, salvo nos casos excepcionais previstos expressamente em tratados internacionais ou na presente Convenção, devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva desse Estado.* Durante uma viagem ou em porto de escala, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efetiva da propriedade ou de mudança de registro. 2. *Um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo as suas conveniências, não pode reivindicar qualquer dessas nacionalidades perante um terceiro Estado e pode ser considerado como um navio sem nacionalidade.*

Segundo a ITF, por meio da sua Comissão de Práticas Justas (uma comissão conjunta dos marítimos da ITF e trabalhadores portuários), 32

¹⁶ Sobre o tema: DESOMBRE, Elizabeth R. **Flagging standards: globalization and environmental, safety, and labor regulations at sea**. Cambridge, Mass.: MIT Press, 2006; METAXAS, Basil N.. **Flags of convenience: a study of internationalization**. Aldershot: Hants; Brookfield: Gower Pub. Co., 1985; BOCZEK, Boleslaw Adam. **Flags of convenience: an international legal study**. Cambridge: Harvard University Press, 1962; COLLECTIF. **Ship operating cost, annual review and forecast**. Oslo: Drewry. 2003; ZHAO M., AMANTE M.S.V. Chinese and filipino seafarers: a race to the top or the the bottom. In: **Seafarers International Research Center Symposium 2003**. Cardiff: SIRC, 2003.

¹⁷ Acerca do debate francês e europeu, inclusive no que tange à cabotagem: ASSEMBLÉE NATIONALE. **Proposition de loi relative à La creation du registre internacional français**, 23 mars 2005; DE RICHEMONT, H. **Un pavillon attratif, un cabotage crédible, deux atouts pour la France**. Rapport à Monsieur le Premier Ministre, mars 2003; DUJARDIN, B. Quel registre choisir pour um armateur européen ? In: **La Revue Maritime**, n. 469, 2004.

¹⁸ Mencione-se que, apesar da Grécia não ser considerado país de bandeira de conveniência, os gregos possuem grande quantidade de navios registrados em tal regime. Sobre a história da marinha mercante grega e o desenvolvimento da inteligência marítima, embora combatida pelos sindicatos de trabalhadores marítimos, com ênfase na estratégia dos gregos de possuírem embarcações registradas em países de bandeira de conveniência: HARLAFTIS, Gelina. **A History of Greek-Owned Shipping. The Making of and International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day**. London and New York: Routledge, 1996.

¹⁹ UNCTAD. United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2008**, p. 46.

²⁰ Com maior profundidade: MUNIZ, Rafael. **A Nacionalidade do Navio à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982: O vínculo efetivo entre o navio e o Estado**. Dissertação de Mestrado em Ciência Jurídica. Itajaí: UNIVALI, 2009.

países foram declarados bandeiras de conveniência e se tornaram o foco da campanha da ITF, quais sejam: Antigua e Barbuda, Bahamas, Barbados, Belize, Bermuda (UK), Bolívia, Burma, Cambodja, Ilhas Cayman, Comoros, Chipre, Guiné Equatorial, Registro Internacional Francês (FIS), Registro Internacional Alemão (GIS), Geórgia, Gibraltar (UK), Honduras, Jamaica, Líbano, Libéria, Malta, Ilhas Marshall (EUA), Maurício, Mongólia, Antilhas Holandesas, Coréia do Norte, Panamá, São Tomé e Príncipe, Saint Vincent, Sri Lanka, Tonga e Vanuatu.²¹

Título III – Segurança Marítima e Bandeira de Conveniência

No que tange à segurança da navegação marítima, a maioria dos acidentes da navegação envolvem navios de bandeiras de conveniência,²² cujos países (*open registries*) são partes da maioria das convenções sobre

segurança marítima, mas é comum que esses países não implementem tais padrões (*Standards*) e que muitos navios que se registram em tais países são perigosos e abaixo do padrão (*substandards*).²³

Sobre o tema, é relevante a lição do Comandante François Armand de Souza:

Um dos problemas das bandeiras de conveniência é o fato de esses países serem desinteressados ou incapazes de tomar decisões em matéria de segurança, legislação social e condições de trabalho. Eles delegam estas responsabilidades às sociedades classificadoras e às autoridades dos países onde estes navios aportam. Eles aceitam e ratificam as convenções da IMO, mas são aceitações formais, pois são incapazes de fazer cumprir seus dispositivos. A verdade é que os navios ostentando bandeiras de conveniência têm estado na vanguarda dos acidentes e da fuga às convenções legais.²⁴

São vários os acidentes, envolvendo navios de bandeira de conveniência. Um dos mais graves é o do navio *Torrey Canyon*, petroleiro de 120 mil tpb, totalmente carregado, que encalhou nos rochedos de *Seven Stones*, a noroeste da Scilles, na Inglaterra, em 1967. Ele era armado pela *Barracuda Tanker Corporation*, subsidiária da *Union Oil Company of California*, que afretou o navio e depois subafretou para a *British Petroleum Company*. O navio foi construído nos Estados Unidos, reformado no Japão, registrado na Libéria, segurado em Londres e tripulado por italianos. O seu comandante, segundo o que foi apurado no inquérito, estava tuberculoso e não saía do navio há 365 dias. A partir do encalhe do *Torrey Canyon*, a IMO iniciou uma política para iniciativas e medidas para combater a poluição marinha.²⁵

Além dos baixos padrões de segurança, os sindicatos dos trabalhadores marítimos criticam os baixos salários e as condições de trabalhos dos tripulantes, especialmente não oficiais, dos navios de bandeira conveniência. Diante disso, a *International Transport Workers's Federation* (ITF) – entidade sindical que congrega a maioria dos sindicatos de trabalhadores marítimos, para combater tal prática criou o *Blue Certificate Issuance*, como forma de reduzir tal nível de exploração.

Os navios que possuem esse certificado se comprometem a dar condições mínimas de salário e qualidade no trabalho.²⁶ Não obstante, a ITF enfrenta um dilema, porque ao mesmo tempo em que objetiva acabar com os navios de bandeira de conveniência, por meio do combate a tais navios, tem

²¹ ITF. International Transport Workers' Federation. FOC Countries. Disponível em: <www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-183.cfm>. Acesso em: 28 jan. 2010.

²² Dentre os quais podem ser citados: *Torrey Canyon* (1967); *Argo Merchant* (1976); *Amoco Cadiz* (1978); *Arrow*, de propriedade do Onassis e de bandeira liberiana, nesse navio encalhado no Canadá, o oficial de serviço não tinha licença, bem como os demais, exceto o Comandante; *Oswego Guardian* e *Texanita* que, em 1972, abalroaram no Oceano Índico. Ambos navegavam a toda velocidade sob nevoeiro. Em 1972, cerca de 1600 oficiais tripulantes de navios liberianos não tinham diploma liberiano e havia diplomas falsos aceitos e fornecidos pelas autoridades liberianas. DE SOUZA, François Armand. **Noções de Economia dos transportes marítimos**, p. 83.

²³ ANDERSON III, H. Edwin. The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics, and Alternatives. In: **Tulane Maritime Law Review**. Vol. 21. 1996-1997, p. 163.

²⁴ DE SOUZA, François Armand. **Noções de Economia dos transportes marítimos**, p. 82.

²⁵ DE SOUZA, François Armand. **Noções de Economia dos transportes marítimos**, p. 83.

²⁶ A contribuição da empresa para o *Special Seafarer's Department* relativa à admissão do marítimo é US\$ 69,00 e para o *ITF Seafarers' International Assistance, Welfare and Protection Fund* é de US\$ 250,00, por tripulante a ser paga anualmente. ITF. International Transport Workers' Federation. ITF Uniform "TCC" Collective Agreement for Crews on Flag of Convenience Ship – 1 jan. 2008 (article 30). Disponível em: <www.itfglobal.org>. Acesso em: 30 jan. 2010.

²⁷ NORTHROP, Herbert; ROWAN, R.L. The International Transport Worker's Federation and Flag of Convenience Shipping (1983), p. 151 Apud NORTHROP, Herbert R.; SCRASE, Peter B. The International Transport Worker's Federation Flag of Convenience Shipping Campaign: 1983-1985. In: **Transportation Law Journal**. Vol. 23, 1995-1996, p. 422.

arrecadado muitos recursos para tal fundo, possivelmente, a maior fonte de receita da ITF. Dessa forma, segundo Northrup e Rowan, se a ITF acabar com essas práticas, eliminaria a sua principal fonte de riqueza.²⁷

Assim sendo, a regulação internacional do transporte marítimo, vez que se encontra regulado pelo GATS, e exige uma postura pró-ativa do governo brasileiro na OMC a fim de aplicar sanções aos países que possuem bandeira de conveniência. No entanto, com a criação da ANTAQ e a edição da Lei n. 8.884/1994 (Lei de Defesa da Concorrência), o Brasil possui instrumentos legais e institucionais (CADE) que podem contribuir para aplicar sanções a empresas que violam o princípio da concorrência leal.²⁸

Ademais, embora a maioria dos acidentes da navegação envolvam

navios de bandeiras de conveniência,²⁹ cujos países (*open registries*) são partes da maioria das convenções sobre segurança marítima, é comum esses países não implementarem tais padrões (*Standards*). Além disso, muitos navios registrados nos citados países são perigosos e abaixo do padrão (*substandards*).³⁰ Uma forma eficaz para combater tal conduta é a difusão da fiscalização, inclusive com poder de detenção do navio, realizada pelo *Port State Control*. Os acidentes ocorrem bem mais entre os navios de bandeira de conveniência. Em 2001, 63 % de todas as perdas em termos de tonagem ocorreram em 13 países de bandeiras de conveniência. Os cinco maiores são Panamá, Chipre, São Vicente, Cambodja e Malta.³¹

Vale mencionar o acidente ocorrido em 1978 no litoral da França com o navio petroleiro Amoco Cadiz, de bandeira de conveniência, vez que registrado nas Bahamas, mas de propriedade norte-americana. Esse acidente foi considerado até a data do ocorrido, o maior derramamento de óleo já registrado, e as comunidades locais e governo francês processaram a empresa nos Estados Unidos. Após 14 anos, obteve-se uma indenização de cerca de 190 milhões de Euros. A tabela 1 mostra a quantidade de empresas e nacionalidades envolvidas no caso, o que demonstra a complexidade do transporte marítimo e a importância do Direito Internacional.

Tabela 1 – Pessoas e nacionalidades envolvidas no acidente do Amoco Cadiz (1978)

Itens	País
Construtor (<i>Astilleros Españoles</i>)	Espanha
Bandeira do navio (FOC)	Libéria
Tripulação	Itália
Empresa proprietária do navio (Amoco Transport Co.)	Bahamas
Empresa proprietária da Amoco Transport Co.(Standard Oil)	Estados Unidos
Proprietária da carga (Shell)	Holanda
Local do acidente (Brest) Rebocador Pacific (clause No Cure, No Pay) Corte de Justiça (Chicago)	França Alemanha Estados Unidos

Fonte: CALIXTO, Robson José. Incidentes marítimos: História, Direito Marítimo e perspectiva num mundo em reforma da ordem internacional. 2ª. ed. São Paulo: Aduaneiras, 2007, p. 105.

Conclusão

O estudo da gênese e das características principais das bandeiras de conveniência demonstra que a mesma é responsável pela maioria dos acidentes marítimos bem como há evidências de que essa estratégia de

²⁸ Sobre o tema, com maior profundidade: CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. (org.). **Direito Marítimo, Regulação e Desenvolvimento**, no prelo.

²⁹ Dentre os quais podem ser citados: *Torrey Canyon* (1968), *Argo Merchant* (1976) e *Amoco Cadiz* (1978).

³⁰ ANDERSON III, H. Edwin. The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics, and Alternatives. **In: Tulane Maritime Law Review**. Vol. 21. 1996-1997, p. 163.

³¹ ITF. International Transport Workers' Federation. What do FOC's mean to seafarers? Disponível em: <www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-184.cfm>. Acesso em: 28 jan. 2010.

atuação empresarial contribui para a redução de registros tradicionais de bandeiras de países, dentre os quais, o Brasil e para o aumento da insegurança na navegação marítima mundial.

Além disso, a criação de segundo registros por vários países, dentre os quais o Brasil, como forma de deter a fuga de registros para bandeiras de conveniência, não tem se mostrado capaz de deter o aumento dos registros nas bandeiras de conveniência. As evidências, com o aumento expressivo da quantidade de navios registrados em tais bandeiras de conveniências desde 1960, comprovam tal assertiva.

Por sua vez, o estudo da legislação mostra que a difusão da fiscalização do *Port State Control* pode contribuir também para o aumento da segurança marítima.

Por fim, é necessária uma atuação em nível internacional, via OMC, do Brasil e dos países prejudicados pela ação das bandeiras de conveniência, por violação do GATS (Acordo Geral sobre Serviços), o que demanda, todavia, um estudo mais aprofundado e uma atuação cooperativa no nível das relações econômicas internacionais. Essa política, contudo, exige uma postura proativa das agências de Estado (ANTAQ) e de governo (Comando da Marinha, Ministério dos Transportes, MDIC e MRE), inclusive junto ao representante da ITF no Brasil, para atuação conjunta em foros como IMO, OMC, OIT, UNCTAD e OCDE, para combater tais bandeiras, o que não tem sido observado.

Referências bibliográficas

ANDERSON III, H. Edwin. The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics, and Alternatives. **In: Tulane Maritime Law Review**. Vol. 21. 1996-1997.

BARBOSA, Murillo de Moraes Rego Corrêa. **Cabotagem -**

Competitividade da Marinha Mercante Brasileira. Apresentação realizada no I Seminário Nacional sobre Cabotagem. Realização ANTAQ e Syndarma. Disponível em: <www.antaq.gov.br>. Acesso em: 10 jan. 2009.

CASTRO JUNIOR, Osvaldo Agripino de. **Direito Regulatório e Inovação nos Transportes e Portos nos Estados Unidos e Brasil.** Prefácio Prof. Ashley Brown – *Harvard University*. Florianópolis: Conceito Editorial, 2009.

COLLYER, Marco A.; COLLYER, Wesley O. **Dicionário de Comércio Marítimo – Termos e abreviaturas usados no comércio marítimo internacional.** 3ª. Ed. Rio de Janeiro: Lutécia, 2002.

DE SOUZA, François Armand. **Noções de Economia dos transportes marítimos.** Rio de Janeiro: CIAGA.

FRIEL, Ian. **The British Museum Maritime History of Britain and Ireland. c. 400-2001.** London: The British Museum Press, 2003.

HERN, George H. Problems and Prospects in International Maritime Regulation. In: **Southwestern University Law Review.** Vol. 4, 1972, p. 159.

ITF. International Transport Workers' Federation. FOC Countries. Disponível em:<www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenience-183.cfm>. Acesso em: 28 jan. 2010.

ITF. International Transport Workers' Federation. ITF Uniform "TCC" Collective Agreement for Crews on Flag of Convenience Ship – 1 jan. 2008 (article 30). Disponível em:<www.itfglobal.org>. Acesso em: 30 jan. 2010.

ITF. International Transport Workers' Federation. What do FOC's mean to seafarers? Disponível em:<www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenience-184.cfm>. Acesso em: 28 jan. 2010.

NORTHROP, Herbert R.; SCRASE, Peter B. The International Transport Worker's Federation Flag of Convenience Shipping Campaign: 1983-1985. In: **Transportation Law Journal.** Vol. 23, 1995-1996.

Plano Nacional de Logística de Transportes – PNLT. Relatório Executivo. Brasília: Ministério dos Transportes e Ministério da Defesa, 2007.

UNCTAD. United Nations Conference on Trade and Development. **Review of Maritime Transport 2008.** Report by UNCTAD Secretariat. New York and Geneva: United Nations, 2008.

Capítulo 4 – Resoluções Normativas do Conselho Nacional de Imigração relativas ao tema

Título I – Marítimos empregados a bordo de embarcação estrangeira que opere em águas jurisdicionais brasileiras (Resolução Normativa nº 71, de 05.09.2006)

Legislação de imigração aplicável

Com a vigente Resolução Normativa nº 71/2006, mantém-se o conceito de marítimo. Ela não exige visto aos portadores de Carteira Internacional de Marítimo ou documento equivalente pelo prazo total da estada da embarcação de turismo estrangeira no Brasil. A Resolução Normativa mantém o prazo de validade do visto temporário, exigido aos marítimos que não possuem Carteira Internacional de Marítimo. Paralelamente, ela reedita a regra de contratação de brasileiros, a qual impõe à embarcação de turismo estrangeira a contratação de 25% (vinte e cinco por cento) de brasileiros a partir do 91º dia em águas jurisdicionais brasileiras, durante o prazo de 180 (cento e oitenta) dias de vigência da RN 71/06 (o prazo venceu em 10.03.2007). A partir de então, a obrigação de contratação de brasileiros passou a ser considerada a partir do 31º (trigésimo primeiro) dia em águas jurisdicionais brasileiras, regra vigente atualmente.

Fato relevante é que a Resolução Normativa nº 71/2006 não tratou da possibilidade de prorrogação do visto. Assim, o tripulante que tenha ingressado no Brasil com o visto temporário previsto na Resolução Normativa nº 71/2006 somente poderá permanecer em território nacional pelo prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias. Será necessário o requerimento de um novo visto, caso necessite permanecer no país por período superior aos 180 (cento e oitenta) dias concedidos em seu visto inicial. Nesse caso, ele deverá deixar o Brasil ao fim dos primeiros 180 (cento e oitenta) dias e regressar com novo visto por novo período de 180 (cento e oitenta) dias.

A Resolução Normativa nº 71/2006 esclarece, em seu artigo 8º, quando começa e quando termina a temporada brasileira, período compreendido entre 30 (trinta) dias antes da partida da embarcação para o primeiro porto brasileiro até 30 (trinta) dias depois da saída do último porto brasileiro, incluindo, nesse período, eventuais ausências das águas jurisdicionais brasileiras.

Dispõe, também, para efeitos de contagem de prazo em águas jurisdicionais brasileiras que não será considerada ausência das águas jurisdicionais brasileiras a saída e o retorno da embarcação por período inferior a 15 (quinze) dias consecutivos. Nota-se claramente que essa regra

visa atender tão somente a contagem do prazo de 30 dias em águas jurisdicionais brasileiras para a obrigação de contratação do percentual de 25% (vinte e cinco por cento) de brasileiros, devendo-se aplicar os procedimentos migratórios não relacionados a esta regra quando da saída e regresso da embarcação estrangeira ao Brasil.

Com essa regra, o Ministério do Trabalho e Emprego criou uma demanda significativa e crescente por parte das companhias de navios que necessitam completar a quota antes mesmo que o navio chegue ao Brasil.

Contrato de trabalho para brasileiros

Via de regra, o contrato de trabalho é celebrado no país sede da empresa marítima proprietária do navio de turismo. No entanto, devem ser observadas regras de caráter técnico e legal para a contratação de tripulantes, em especial ao contratar Brasileiros. Determina o artigo 8º da Resolução Normativa nº 71/2006 que o brasileiro contratado para trabalhar “**apenas**” durante a temporada de cruzeiros marítimos pela costa brasileira deverá ser contratado pela empresa estabelecida no Brasil ou, na ausência desta, pelo agente marítimo responsável pela operação da embarcação. Nesse caso, o contrato será regido pela legislação trabalhista brasileira aplicável ao caso.

Para complicar esse artigo, descreve seu parágrafo único que a temporada brasileira compreende o período entre 30 (trinta) dias antes da partida do navio com direção ao primeiro porto brasileiro e 30 (trinta) dias após a saída do navio do último porto brasileiro. Estão inclusas, nesse período, as eventuais ausências das águas jurisdicionais brasileiras, fato comum aos navios, que incluem em seus itinerários os portos de Punta Del Este, no Uruguai, Buenos Aires, na Argentina, e, até mesmo, portos da Patagônia chilena, no sul do Chile.

Contudo, como, na maioria dos casos, na prática, os contratos de trabalho de tripulantes dessas companhias estrangeiras têm prazo de duração médio de 07 (sete) meses, e a temporada brasileira dura em média 3 a 4 meses, a duração de todo o contrato costuma cobrir facilmente o período exigido pela Resolução Normativa nº 71/2006. É necessário somar aos gastos da temporada brasileira os custos com passagens internacionais, tanto no início como no fim do contrato dos brasileiros, tendo em vista a necessidade de embarque e desembarque desses marítimos em território estrangeiro.

Título II – Profissionais estrangeiros para trabalho a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira (Resolução Normativa nº 72, de 10.10.2006)

Legislação de imigração aplicável

Diante deste panorama histórico e do crescente número de plataformas e novos negócios que o mercado de Petróleo e Gás abrange, surge a necessidade de regulamentar a constante vida de técnicos especialistas estrangeiros e trabalhadores marítimos, para atender os diversos setores e serviços gerados por este mercado.

No caso de plataformas marítimas de perfuração e embarcações de levantamento geofísico que tenham contratos válidos por até seis meses, e que, em seqüência, venham a ser afretadas por outras empresas concessionárias para novo período de atividades nas águas jurisdicionais brasileiras, poderá ser concedida autorização de trabalho pelo prazo de até dois anos a cada tripulante estrangeiro embarcado.

Nota-se que, mesmo para os contratos com validade de 06 meses (muito comuns em plataformas marítimas) o visto terá validade de 02 (dois) anos, devendo a requerente, 15 dias antes do vencimento destes contratos, apresentar uma serie de documentos tais como, contrato prorrogado, lista das embarcações e plataformas contratadas pela empresa requerente e declaração de responsabilidade pelo estrangeiro, inclusive pela repatriação e despesas médicas e hospitalares durante o prazo de estada do profissional estrangeiro no Brasil.

Nos demais casos, o prazo de validade dos vistos está atrelado ao prazo de validade dos contratos de afretamento ou assistência técnica especializada, limitando-se sempre ao prazo máximo da lei que é de 02 (dois) anos.

Uma modificação foi introduzida na autorização de utilização da Carteira Internacional de Marítimo (Seaman's Book) ou documento equivalente em 2006, com a edição da Resolução Normativa nº 72/2006.

A regra para utilização do "Seaman's Book" passou a ser a seguinte: Não será exigido visto, bastando a apresentação de carteira internacional de identidade de marítimo ou documento equivalente, conforme o previsto em Convenção da Organização Internacional do Trabalho em vigor no Brasil, nos seguintes casos:

I - ao estrangeiro tripulante de embarcação que ingresse no País sob viagem de longo curso, assim definida aquela realizada entre portos estrangeiros e portos brasileiros.

II – pelo prazo máximo de trinta dias, ao estrangeiro tripulante de embarcação autorizada pelo órgão competente para afretamento em navegação de cabotagem, assim definida aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro.

A anterior Resolução Normativa nº 58/2003 (revogada) contemplava a utilização da Carteira Internacional de Marítimo apenas em viagem de longo curso. Nas demais situações, o visto era obrigatório, de imediato.

Observa-se que o portador de Carteira Internacional de Marítimo (Seaman's Book) ou documento equivalente não poderá se valer do uso deste documento por prazo indeterminado, somente pelo prazo de 30 (trinta) dias. Findo esse período, deverá apresentar às autoridades (Polícia Federal) o visto temporário Item V, necessário aos demais tripulantes que não possuam a referida Carteira Internacional de Marítimo desde a sua entrada no Brasil.

Desde meados de 2009 a Polícia Federal de Imigração passou controlar, via sistema nacional de controle de tráfego internacional, o prazo de estada de todos os tripulantes que adentram o Brasil com "Seaman's Book", emitindo inclusive Cartão de Entrada e Saída para esses tripulantes. Dessa forma, um controle mais rigoroso passou a ser observado com relação a esse documento. Esgotado o prazo de 30 dias previstos na Resolução Normativa nº 72/2006, não restará alternativa ao tripulante senão obter o visto temporário Item V, para permitir a sua estada legal no Brasil. Nota-se que, como o controle do prazo de estada do tripulante com "Seaman's Book" passou a ser via sistema, via de regra, ele somente poderá se utilizar do prazo de 30 dias a cada período de 12 meses da sua primeira entrada com Carteira Internacional de Marítimo, tal como é realizado hoje o controle do prazo de estada em território nacional, via cartão de entrada e saída, para o turista estrangeiro nacional de algum país que o Brasil não exige efetivamente um visto estampado no passaporte.

Salientamos que esse é o entendimento majoritário. No entanto, por se tratar de uma novidade, a inclusão do controle do "Seaman's Book", via sistema, poderá admitir diferentes interpretações, que serão alinhadas com o passar do tempo até que se firme um entendimento uniforme a respeito deste assunto.

Contudo a RN 72/2006 não parou por aí no quesito inovação, pois uma novidade maior surgiu para a regra de contratação de brasileiros. A norma passou a estabelecer proporções para cada tipo de embarcação, desde apoio marítimo, embarcações exploração e prospecção, assim como plataformas e embarcações em navegação de cabotagem, com prazos diferentes de operação no Brasil.

Os prazos de 90 (noventa) dias, 180 (cento e oitenta) dias e 360 (trezentos e sessenta dias), nas proporções 1/3, 1/2 e 2/3 na contratação de brasileiros, consecutivamente, serão observados, quando se tratar de embarcações de apoio marítimo.

Os prazos de 180 (cento e oitenta) dias, 360 (trezentos e sessenta dias) e

720 (setecentos e vinte) dias, nas proporções de 1/5, 1/3 e 2/3 na contratação de brasileiros, consecutivamente, serão observados, quando se tratar de embarcações de exploração e prospecção, assim como plataformas.

Os prazos de 90 (noventa) dias e 180 (cento e oitenta) dias nas proporções de 1/5 e 1/3 na contratação de brasileiros, para embarcações utilizadas em navegação de cabotagem.

Trata-se de uma regra complexa, tendo em vista que as Resoluções Normativas anteriores pouco se preocupavam com este assunto.

Prevê também o seu artigo 7º que o visto temporário poderá ser prorrogado pelo Ministério da Justiça, ouvido o Ministério do Trabalho e Emprego, desde que sejam cumpridos os requisitos de contratação de brasileiros acima descritos, entre outras exigências do processo de prorrogação. Será vedada, contudo, a sua transformação em permanente.

Outra observação que merece destaque ao abordar a Resolução Normativa nº 72/2006 é o conceito de navegação de apoio marítimo, navegação de cabotagem e navegação de longo curso, que são também abordadas pelos incisos VIII, IX e XI do artigo 2º da LEI Nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, como segue:

- Navegação de longo curso (RN 72/2006, artigo 2º, inciso I): a realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.

- Navegação de apoio marítimo (RN 72/2006, artigo 3º, inciso I): a realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisas e lavras de minerais e hidrocarbonetos;

- Navegação de cabotagem (RN 72/2006, artigo 3º, inciso III): a realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores.

Título III – Tripulante de embarcação de pesca estrangeira arrendada por empresa brasileira (Resolução Normativa nº 81, de 16.10.2008)

Legislação de imigração aplicável

A Resolução Normativa nº 81/2008 é o instrumento legal aplicável ao estrangeiro tripulante de embarcação de pesca estrangeira que venha operar em águas jurisdicionais brasileiras, em virtude de contrato de

arrendamento celebrado com pessoa jurídica sediada no Brasil, na condição de arrendatária.

Nota-se claramente a exigência de duas figuras importantes: a do proprietário da embarcação de pesca estrangeira, geralmente empresa estrangeira de processamento de pesca e a “*pessoa jurídica*” sediada no Brasil, que tomará a posição de arrendatário. Veja que a Resolução não tratou da possibilidade do arrendatário nacional ser pessoa física.

Para esta situação, tipificada pela Resolução Normativa nº 81/2008, será aplicado o visto temporário previsto no artigo 13, inciso V, da Lei nº 6.815 de 1980, pelo prazo equivalente ao do contrato de arrendamento, observado o limite de dois anos.

Observa-se com esse dispositivo que o prazo do visto será o prazo do contrato de arrendamento. Quando superior a dois anos, estará limitado ao prazo máximo previsto no artigo 13, inciso V da Lei 6.815/80, ou seja, dois anos.

Não se deve assumir que a validade do visto seja, automaticamente, de dois anos, pois é comum serem celebrados contratos com prazo de 12 meses, ou menor, caso em que o visto estará intrinsecamente ligado ao prazo de validade do contrato e não aos dois anos impostos pela Lei.

O pedido de autorização de trabalho, para fins de obtenção de visto temporário, será dirigido ao Ministério do Trabalho e Emprego à sua Coordenação Geral de Imigração, de acordo com as instruções normativas que regulam a matéria, tais como anexos, formulários e documentos societários da pessoa jurídica brasileira, entre outros.

Além dos requisitos de ordem procedimental, a empresa arrendatária deverá admitir tripulantes brasileiros para as embarcações arrendadas, na proporção de dois terços da tripulação, nos diversos níveis técnicos e de atividades. Exige-se que, a cada 03 tripulantes, 02 obrigatoriamente sejam brasileiros.

O estrangeiro que ingresse no Brasil, nos termos da presente Resolução Normativa, deverá registrar-se na Polícia Federal, nos termos da Lei, devendo apresentar-se ao Departamento de Polícia Federal, setor de estrangeiros para o reconhecimento datiloscópico.

O visto temporário poderá ser prorrogado pelo Ministério da Justiça, devendo o pedido ser protocolizado até 30 (trinta) dias antes do término do prazo de estada concedido ao estrangeiro.

Título IV – Breve nota sobre a Resolução Normativa Nº 83, de 03.12.2008 (revogada em 09.06.2009)

Legislação de imigração aplicável até 09 de junho de 2009

A Resolução Normativa nº 83/2008 tratou temporariamente a situação do profissional estrangeiro empregado a bordo de embarcação de turismo estrangeira que venha ao Brasil em viagem de longo curso.

A Resolução Normativa nº 83/2008, posteriormente revogada, analisou o conceito de viagem de longo curso e estabeleceu duas regras importantes. A primeira é que a estada em águas jurisdicionais brasileiras não poderá ser superior a 30 (trinta) dias, dentro de um período de 90 (noventa) dias. A segunda refere-se à proibição de embarque de turistas (passageiros) em território nacional. A Resolução Normativa não proíbe o desembarque de passageiros embarcados, contudo proíbe o embarque de novos passageiros.

De acordo com a extinta Resolução Normativa nº 83/2008, o prazo do visto, exigido para os tripulantes que não possuíam a Carteira Internacional de Marítimo (Seaman's Book) ou documento equivalente, era de 30 (trinta) dias, não prorrogáveis. Esse visto podia ser concedido uma vez, a cada período de 90 (noventa) dias.

O requerimento do visto poderia ser feito pela empresa brasileira representante do armador, diretamente em Repartição Consular Brasileira no exterior, sem prévia autorização do Ministério do Trabalho e Emprego.

Um detalhe importante é que essa Resolução Normativa vigorou apenas pelo prazo de 06 (seis) meses. Como foi publicada no dia 09 de dezembro de 2008, foi extinta em 09 de junho de 2009.

O mercado não poupou críticas ao impedimento de embarque de novos passageiros, principalmente para aqueles que se destinavam a portos estrangeiros, em razão de desconfigurar a navegação de cabotagem. Com esse impedimento, as companhias proprietárias de navios de turismo mostraram pouco interesse pela Resolução Normativa nº 83/2008, que poderia constituir um importante mecanismo facilitador das emissões de vistos para o Brasil. Essa estratégia, por sua vez, atrairia um mercado significativo de navios em viagem de longo curso.

As companhias proprietárias de navios de turismo têm interesse em inserir o Brasil como um dos principais destinos de viagens de longo curso, mas o impedimento de embarque de novos passageiros com destino ao exterior, sem configurar navegação de cabotagem, inibiu qualquer iniciativa dessas companhias, devido ao alto custo agregado com o cumprimento das exigências imigratórias para o Brasil.

A Resolução Normativa nº 83/2008 poderia ter se transformado no principal

atrativo dessas companhias, não fosse o impedimento de embarque de novos passageiros com destino aos portos estrangeiros.

Como demonstração da preocupação do legislador com esse tema, a Resolução Normativa nº 83/2008, em seu inteiro teor, transformou-se no projeto de Lei do Senado nº 548, de 2009. Último andamento do projeto de Lei nº 548/2009 consta como aprovado pelo Senado Federal em 17/03/2010. Seguiu para análise do CRE – Comissão de Relações Exteriores para decisão terminativa. Em seguida, seguirá para a Câmara dos Deputados, em revisão.

Capítulo 5 – Textos integrais das Resoluções Normativas nº 71/2006, 72/2006 e 81/2008 e suas particularidades

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO CONSELHO NACIONAL DE IMIGRAÇÃO

RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 71, DE 05 DE SETEMBRO DE 2006

Disciplina a concessão de visto a marítimo estrangeiro empregado a bordo de embarcação de turismo estrangeira que opere em águas jurisdicionais brasileiras.

O CONSELHO NACIONAL DE IMIGRAÇÃO, instituído pela Lei nº 6.815, de 19 de agosto de 1980 e organizado pela Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, no uso das atribuições que lhe confere o Decreto nº 840, de 22 de junho de 1993, resolve:

Art. 1º. O marítimo que trabalhar a bordo de embarcação de turismo estrangeira em operação em águas jurisdicionais brasileiras, sem vínculo empregatício no Brasil, estará sujeito às normas especificadas nesta Resolução Normativa.

Art. 2º. Não será exigido visto de entrada no País ao marítimo estrangeiro empregado a bordo de embarcação de turismo estrangeira que seja portador da Carteira de Identidade Internacional de Marítimo ou documento equivalente.

Parágrafo único. Equipara-se ao marítimo, a que se refere o **caput** deste artigo, qualquer pessoa portadora da Carteira de Identidade Internacional de Marítimo que exerça atividade profissional a bordo de embarcação de turismo estrangeira.

Art. 3º. O marítimo estrangeiro empregado a bordo de embarcação de turismo estrangeira que não seja portador da Carteira de Identidade Internacional de Marítimo válida ou documento equivalente e que vier trabalhar em águas jurisdicionais brasileiras deverá obter o visto de trabalho previsto no art. 13, inciso V, da Lei nº 6.815, de 1980, a partir de autorização do Ministério do Trabalho e Emprego.

Parágrafo único. A autorização de trabalho será outorgada ao marítimo de

uma mesma embarcação que dela necessite, pelo prazo de até cento e oitenta dias.

Art. 4º. A autorização de trabalho referida no art. 3º deverá ser requerida previamente ao Ministério do Trabalho e Emprego pela empresa representante do armador, devidamente instruída com os seguintes documentos:

I - lista de marítimos que exerçam atividades remuneradas a bordo, conforme Anexo A;

II - requerimento, conforme Anexo B;

III - dados da empresa representante, conforme Anexo C;

IV - lista de marítimos portadores da Carteira de Identidade Internacional de Marítimo ou documento equivalente, conforme Anexo D;

V - ato legal que rege a empresa representante;

VI - ato de designação da empresa representante, devidamente consularizado e traduzido oficialmente; e

VII - comprovante de recolhimento da taxa individual de imigração.

Art. 5º. O visto de que trata esta Resolução Normativa poderá ser emitido pelo prazo de até cento e oitenta dias, improrrogável, pela Missão Diplomática ou Repartição Consular indicada no requerimento de autorização de trabalho, podendo ser retirado pelo titular ou por procurador.

Parágrafo único. Excepcionalmente, a critério da Secretaria de Estado das Relações Exteriores, o visto poderá ser concedido no Brasil, conforme previsto no art. 2º da Resolução Normativa nº 09, de 10 de novembro de 1997.

Art. 6º. A partir do 91º (nonagésimo primeiro) dia de operação em águas jurisdicionais brasileiras, a embarcação de turismo estrangeira deverá contar com um mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) de brasileiros em funções técnicas e em atividades a serem definidas pelo armador ou pela empresa representante do mesmo.

Parágrafo único. Este artigo terá vigência por cento e oitenta dias, contados da publicação da presente Resolução Normativa, e o seu descumprimento implicará o cancelamento automático e imediato da autorização de trabalho anteriormente concedida ao marítimo estrangeiro da embarcação.

Art. 7º. Transcorridos cento e oitenta dias da vigência desta Resolução Normativa, a partir do 31º (trigésimo primeiro) dia de operação em águas jurisdicionais brasileiras, a embarcação de turismo estrangeira deverá

contar com um mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) de brasileiros em vários níveis técnicos e em diversas atividades a serem definidas pelo armador ou pela empresa representante do mesmo.

§ 1º. O Ministério do Trabalho e Emprego poderá prorrogar o prazo de cumprimento para contratação do quantitativo de brasileiros previsto no **caput** deste artigo, mediante solicitação justificada da empresa interessada.

§ 2º. O descumprimento do disposto neste artigo implicará o cancelamento automático e imediato da autorização de trabalho anteriormente concedida ao marítimo estrangeiro da embarcação.

Art. 8º. Os brasileiros recrutados no Brasil e embarcados para laborar apenas durante a temporada de cruzeiros marítimos pela costa brasileira deverão ser contratados pela empresa estabelecida no Brasil ou na ausência desta, pelo agente marítimo responsável pela operação da embarcação, cujo contrato de trabalho será vinculado à legislação trabalhista brasileira aplicável à espécie.

Parágrafo Único. Considera-se temporada de cruzeiros marítimos pela costa brasileira o período compreendido entre 30 (trinta) dias antes da partida da embarcação para o primeiro porto brasileiro até 30 (trinta) dias depois da saída do último porto brasileiro, incluindo neste período eventuais ausências das águas jurisdicionais brasileiras.

Art. 9º. Para efeitos dos arts. 6º e 7º não será considerada ausência das águas jurisdicionais brasileiras a saída e o retorno da embarcação por período inferior a quinze dias consecutivos.

Art. 10. O marítimo estrangeiro que tenha ingressado no Brasil, mediante autorização de trabalho, ao amparo da presente Resolução Normativa deverá obter prévia autorização do Ministério do Trabalho e Emprego para mudança de embarcação, obedecidas a mesma função e categoria de admissão, sem necessidade de novo visto.

Art. 11. Esta Resolução Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12. Ficam revogadas as Resoluções Normativas nos 66, de 08 de novembro de 2005, e 67, de 07 de dezembro de 2005.

NILTON FREITAS

Presidente do Conselho Nacional de Imigração

Publicada no DOU nº 174, 11 de setembro de 2006, seção I pág. 81.

Particularidades da Resolução Normativa nº 71/2006

As Resoluções Normativas do Conselho Nacional de Imigração preveem, em sua maioria, o ramo de atividade, à qual se destinam, com o objetivo de eliminar a dúvida do agente fiscalizador, tanto da Polícia de Imigração (Polícia Federal) como dos fiscais do Ministério do Trabalho e Emprego. Dessa forma, limitaram a abrangência da Resolução Normativa e do poder de polícia dos agentes fiscalizadores.

A Resolução Normativa nº RN 71/2006 trata especificamente de marítimos estrangeiro empregado a bordo de embarcação de turismo estrangeira que opere em águas jurisdicionais brasileiras. Traz ainda em seu teor quotas obrigatórias de contratação de profissionais brasileiros sob pena de cancelamento automático das autorizações de trabalho concedidas aos marítimos estrangeiros a bordo das embarcações de turismo estrangeiras.

O artigo 1º esclarece que não há relação de emprego no Brasil para o marítimo que trabalhar a bordo de embarcação de turismo estrangeira que opere em águas jurisdicionais brasileiras, tendo em vista que os contratos entre o marítimo e a embarcação estrangeira são celebrados no país sede do armador da embarcação.

A isenção de visto previsto no artigo 2º atinge os marítimos estrangeiros empregados a bordo de embarcação de turismo estrangeira, desde que seja portador da Carteira de Identidade Internacional de Marítimo (Seaman's Book) ou documento equivalente.

É necessário esclarecer que o tripulante marítimo a bordo de embarcações de turismo não deve ser confundido com o tripulante marítimo a bordo de embarcações ou plataformas estrangeiras, operando em águas jurisdicionais brasileiras para os serviços de cabotagem em transporte de cargas entre portos brasileiros, apoio marítimo para plataformas e ou serviços de risco em prospecção de petróleo, previstos na Resolução Normativa nº 72/2006, que somente estão isentos de visto pelo prazo de 30 dias contados de sua entrada no Brasil.

Dessa forma, temos duas situações distintas:

- para os tripulantes a bordo de embarcações de turismo a utilização do "Seaman's Book" será por prazo indeterminado, ou seja, do início ao fim da temporada de cruzeiros pelo Brasil;
- para os tripulantes a bordo de embarcações de cabotagem em transporte de carga, plataformas, apoio marítimos e outras previstas na Resolução Normativa nº 72/2006, o prazo máximo de utilização do "Seaman's Book" é de 30 (trinta) dias. Esse fato somente poderá se repetir a cada 12 meses, conforme entendimento majoritário das autoridades de imigração no Brasil. Decorrido o prazo de 30 (trinta) dias, o visto temporário Item V será

obrigatório. Nesse caso, o tripulante deverá obter o visto temporário Item V em seu passaporte, para que possa ser mantido como tripulante do navio.

Muito embora o artigo 2º tenha a previsão de que serão aceitos documentos equivalentes ao “Seaman’s Book”, não há a definição do documento equivalente. O Brasil é signatário da Convenção 108 da OIT que regula os Documentos de Identidade de Marítimos (Seaman’s Book), e não há previsão no texto da Convenção 108 da OIT sobre documentos equivalentes. Na verdade, a Convenção 108 busca padronizar a emissão de tal documento. Esclarecemos, ainda, que o Brasil recentemente ratificou a Convenção 185 da OIT que revisa a Convenção 108 da OIT e estabelece um novo modelo de Carteira de Identidade de Marítimos.

A nova convenção reduz o número de países signatários da Convenção 108: de 61 para 18 países signatários da Convenção 185, incluso o Brasil. O documento de ratificação, Decreto Legislativo nº 892/2009 do Congresso Nacional, foi enviado para a Casa Civil. Em seguida, o Presidente da República deverá editar um Decreto regulamentador para assim colocar em prática, no Brasil, a Convenção 185. Somente após a publicação desse novo Decreto Presidencial, os órgãos fiscalizadores, em específico a Polícia Federal, poderão atuar na fiscalização dos documentos “Seaman’s Book”, a bordo dos navios, de acordo com a nova lista de países ratificadores.

O parágrafo único do artigo 2º equiparou todos os trabalhadores que exerçam atividade profissional a bordo das embarcações de turismo estrangeiro, desde que sejam portadores de Carteira Internacional de Marítimo. Evita-se, assim, uma interpretação diferente pelas autoridades portuárias sobre quais tripulantes poderiam utilizar a Carteira de Identidade de Marítimo e quais não poderiam. Com isso, não há diferenciação do profissional em razão do tipo de atividade que este exerce a bordo da embarcação.

O artigo 3º desta Resolução Normativa especifica o tipo de visto e o prazo a ser aplicado ao tripulante marítimo que não tenha Carteira Internacional de Marítimo válida para o Brasil. O visto a ser aplicado é o temporário Item V, previsto no artigo 13, inciso V da Lei 6.815/80, e o prazo máximo é de 180 dias.

O rol de documentos, previsto no artigo 4º para o pedido prévio de autorização de trabalho aos tripulantes é, de certa forma, simplificado, e os pedidos poderão ser feitos em grupo ou individualmente, de acordo com a necessidade da empresa. O sucesso nas aprovações das autorizações está nos detalhes que devem ser observados no preenchimento dos requerimentos e juntada de documentos, detalhes que por razões óbvias não descreveremos nesta obra.

O artigo 5º é de suma importância na aplicação dos vistos. Ele determina o prazo do visto em 180 (cento e oitenta) dias e autoriza que os vistos sejam retirados por procurador na repartição consular indicada no processo de visto.

O parágrafo único do artigo 5º prevê a excepcionalidade da emissão do visto pela Secretaria de Estado das Relações Exteriores no Brasil.

Os artigos 6º e 7º preveem o percentual de contratação de brasileiros que, atualmente, está fixado em 25%, a contar do 31º (trigésimo primeiro) dia de operação em águas jurisdicionais brasileiras.

O artigo 8º prevê a responsabilidade de contratação de brasileiros pela empresa estabelecida no Brasil ou, na ausência desta, pelo agente marítimo responsável pela operação da embarcação, se o brasileiro for contratado única e exclusivamente para a temporada brasileira. Nesse caso, os contratos de trabalho serão vinculados à legislação trabalhista brasileira aplicável à espécie.

Como na maioria dos casos as companhias contratam os brasileiros para um ciclo de 7 a 9 meses, dificilmente o disposto neste artigo será aplicado aos brasileiros.

Para efeitos de computação do tempo da temporada brasileira, consideram-se 30 (trinta) dias antes do início efetivo da temporada e mais 30 (trinta) dias contados do término da temporada.

O artigo 9º é controvertido e refere-se ao cálculo do período de operação em águas brasileiras, previsto no artigo 7º, ou seja, define o processo de cálculo dos 30 (trinta) dias de operação no Brasil.

Há casos em que as autoridades de imigração se equivocam e utilizam esse artigo para evitar a necessidade de preenchimento dos cartões de entrada e saída do Brasil, documento que comprova a ausência e regresso ao território nacional. Dessa forma, é equivocado afirmar que o navio está isento do controle migratório, sendo este necessário a cada saída do Brasil, por menor que seja o seu prazo.

Buscando dar agilidade ao processo de autorização de trabalho, o artigo 10 prevê a possibilidade de mudança de embarcação para o tripulante, desde que obedecidos os critérios de mesma função e categoria de admissão, sem necessidade de novo visto. Nota-se que o Ministério do Trabalho e Emprego não restringiu essa mudança a apenas um navio. É necessário, no entanto, esclarecer que a mudança é autorizada para navios da frota do mesmo armador, não podendo ocorrer mudança para empresa diferente da

requerente da autorização inicial, caso em que, um pedido de mudança de empregador será necessário, ou novo pedido de visto.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO
CONSELHO NACIONAL DE IMIGRAÇÃO
RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 72, DE 10 DE OUTUBRO DE 2006

Disciplina a
chamada de
profissionais
estrangeiros para
trabalho a bordo
de embarcação
ou plataforma
estrangeira

O CONSELHO NACIONAL DE IMIGRAÇÃO, instituído pela Lei nº. 6.815, de 19 de agosto de 1980 e organizado pela Lei nº. 10.683, de 28 de maio de 2003, no uso das atribuições que lhe confere o Decreto nº. 840, de 22 de junho de 1993, resolve:

Art. 1º. Ao estrangeiro que venha exercer atividades profissionais, de caráter contínuo, a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira que venha a operar ou em operação nas águas jurisdicionais brasileiras, sem vínculo empregatício no Brasil, observado o interesse do trabalhador nacional, poderá ser concedido visto temporário previsto no inciso V, art. 13, da Lei nº 6.815, de 1980, pelo prazo de até dois anos.

§1º. No caso de plataformas marítimas de perfuração e embarcações de levantamento geofísico que tenham contratos válidos por até seis meses, e que, em sequência, venham a ser afretadas por outras empresas concessionárias para novo período de atividades nas águas jurisdicionais brasileiras, poderá ser concedida autorização de trabalho pelo prazo de até dois anos a cada tripulante estrangeiro embarcado, observado o disposto no § 2º deste artigo.

§2º. Quinze dias antes do término de cada contrato de afretamento, a empresa requerente deverá providenciar a juntada dos documentos elencados no art. 4º desta Resolução Normativa, sob pena de cancelamento das autorizações de trabalho concedidas.

Art. 2º. Não será exigido visto, bastando a apresentação de carteira internacional de identidade de marítimo ou documento equivalente,

conforme o previsto em Convenção da Organização Internacional do Trabalho em vigor no Brasil, nos seguintes casos:

I - ao estrangeiro tripulante de embarcação que ingresse no País sob viagem de longo curso, assim definida aquela realizada entre portos estrangeiros e portos brasileiros;

II – pelo prazo máximo de trinta dias, ao estrangeiro tripulante de embarcação autorizada pelo órgão competente para afretamento em navegação de cabotagem, assim definida aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro.

Art. 3º Quando embarcações ou plataformas estrangeiras operarem em águas jurisdicionais brasileiras por prazo superior a noventa dias contínuos, deverão ser admitidos marítimos e outros profissionais brasileiros, nas mesmas proporções, observadas as seguintes condições:

I - para embarcações utilizadas na navegação de apoio marítimo, assim definida aquela realizada para o apoio logístico a embarcações e instalações, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos:

- a) a partir de noventa dias de operação, deverá contar com um terço de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo, em todos os níveis técnicos e em todas as atividades, de caráter contínuo;
- b) a partir de cento e oitenta dias de operação, deverá contar com um meio de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo, em todos os níveis técnicos e em todas as atividades, de caráter contínuo; e
- c) a partir de trezentos e sessenta dias de operação, deverá contar com dois terços de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo, em todos os níveis técnicos e em todas as atividades, de caráter contínuo.

II - para embarcações de exploração ou prospecção, assim como plataformas, definidas as instalações ou estruturas, fixas ou flutuantes, destinadas às atividades direta ou indiretamente relacionadas com a pesquisa, exploração e exploração dos recursos oriundos do leito das águas interiores e seu subsolo ou do mar, inclusive da plataforma continental e seu subsolo:

- a) a partir de cento e oitenta dias de operação, deverá contar com um quinto de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo;

- b) a partir de trezentos e sessenta dias de operação, deverá contar com um terço de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo; e
- c) a partir de setecentos e vinte dias de operação, deverá contar com dois terços de brasileiros do total de profissionais existentes a bordo.

III – para embarcações utilizadas na navegação de cabotagem, definida como aquela realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores:

- a) a partir de noventa dias de operação, deverá contar com um quinto de marítimos brasileiros, arredondando-se para o inteiro subsequente, em caso de fração igual ou maior que cinco décimos, em cada nível técnico (oficiais, graduados e não graduados) e em cada ramo de atividade (convés e máquinas) de caráter contínuo; e
- b) a partir de cento e oitenta dias de operação, deverá contar com um terço de marítimos brasileiros, arredondando-se para o inteiro subsequente, em caso de fração igual ou maior que cinco décimos, em cada nível técnico (oficiais, graduados e não graduados) e em cada ramo de atividade (convés e máquinas) de caráter contínuo.

Parágrafo Único. O Ministério do Trabalho e Emprego regulamentará procedimento para análise de solicitação justificada de prorrogação dos prazos previstos neste artigo, incluída consulta ao sindicato representativo da categoria.

Art. 4º. A solicitação de autorização de trabalho para concessão de visto temporário será formulada junto ao Ministério do Trabalho e Emprego, acompanhada dos seguintes documentos, além daqueles previstos em Resoluções do Conselho Nacional de Imigração:

I - cópia do contrato de afretamento celebrado com empresa brasileira ou do contrato de prestação de serviços, ou do contrato de risco, celebrado com empresa brasileira, ou da Portaria de Concessão editada pela Agência Nacional do Petróleo;

II - relação com o nome de todas as embarcações e plataformas afretadas ou contratadas pela empresa requerente, informando a quantidade de brasileiros e estrangeiros em cada uma delas; e

III - declaração da empresa requerente, assumindo inteira responsabilidade pelo estrangeiro, para todos os fins, inclusive pela

repatriação e pelas despesas médicas durante sua estada no Brasil.

Art. 5º. O Ministério do Trabalho e Emprego comunicará as autorizações concedidas ao Ministério das Relações Exteriores para emissão dos respectivos vistos, nos quais constarão referências expressas à presente Resolução Normativa.

§ 1º. Os vistos poderão ser retirados em nome dos tripulantes, por um procurador do armador ou da empresa afretadora ou contratante, desde que sejam apresentados documentos de viagem válidos para o Brasil.

§ 2º. Excepcionalmente, a critério da Secretaria de Estado das Relações Exteriores, o visto poderá ser concedido no Brasil, conforme previsto no art. 2º da Resolução Normativa nº 09, de 10 de novembro de 1997.

Art. 6º. Na aplicação da presente Resolução Normativa deverá ser observado o disposto no art. 30 da Lei nº 6.815/80.

Parágrafo único. As Cédulas de Identidade de Estrangeiro emitidas poderão ser retiradas por procurador do armador ou da empresa afretadora ou contratante, mediante autorização expressa do estrangeiro registrado e assinatura de compromisso de responsabilidade.

Art. 7º. O visto temporário poderá ser prorrogado pelo Ministério da Justiça, ouvido o Ministério do Trabalho e Emprego, vedada sua transformação em permanente.

Art. 8º. O Ministério do Trabalho e Emprego comunicará eventual cancelamento da Autorização de Trabalho ao Ministério da Justiça, para as devidas providências.

Art. 9º. A transferência do tripulante para outra embarcação da mesma empresa contratada será comunicada ao Ministério do Trabalho e Emprego pela empresa contratante.

Art. 10. Em caso de mudança de empregador deverá ser solicitada a autorização ao Ministério da Justiça, pela empresa afretadora ou contratante nos termos da legislação em vigor.

Art. 11. Esta Resolução Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 12. Fica revogada a Resolução Normativa nº 58, de 3 de dezembro de 2003.

NILTON FREITAS

Presidente do Conselho Nacional de Imigração

Publicada no DOU em 13 de outubro de 2006, seção I pág. 126.**Particularidades da Resolução Normativa nº 72/2006**

Como observamos, as Resoluções Normativas do Conselho Nacional de Imigração preveem, em sua maioria, o ramo de atividade, à qual se destinam, eliminando a dúvida do agente fiscalizador, tanto da Polícia de Imigração (Polícia Federal) como dos fiscais do Ministério do Trabalho e Emprego. Limitam, assim, a abrangência da Resolução Normativa e do poder de polícia dos agentes fiscalizadores.

Em específico, a Resolução Normativa nº 72/2006 trata tão somente de profissionais estrangeiros para trabalho a bordo de embarcações ou plataformas estrangeiras, operando em águas jurisdicionais brasileiras e não deve ser confundida com outro tipo de embarcação, tal como embarcações de turismo ou pesca. No entanto, no decorrer da leitura da referida Resolução Normativa, serão observados, mais especificamente, os tipos de embarcações e plataformas abrangidas, tal como plataformas marítimas de perfuração, embarcações de levantamento geofísico afretadas por outras empresas concessionárias, embarcações utilizadas no apoio marítimo, embarcações ou plataformas de exploração ou prospecção, fixas ou flutuantes (inclusive da plataforma continental e seu subsolo) e embarcações em navegação de cabotagem.

Conforme previsão de nossa legislação, o artigo 1º determina que, uma vez em águas jurisdicionais brasileiras, seja aplicada a lei brasileira, através da referida Resolução Normativa, tendo em vista que a entrada em território nacional é uma questão de soberania, e o Brasil pode legislar sobre qualquer assunto de seu interesse.

O artigo 1º define o tipo de visto, que será o temporário Item V e o prazo que não poderá ser superior a 02 (dois) anos, prazo limite estabelecido pela Lei 6.815/80 para vistos temporários Item V. Define, ainda, a forma do vínculo com a empresa nacional. Observa-se que não há vínculo de emprego com a empresa nacional, o vínculo permanecerá com a empresa estrangeira.

Observa-se, também, que o artigo 1º da RN 72/2006 preocupa-se com a proteção do trabalhador nacional. O parágrafo 1º passa a definir os tipos de plataformas e embarcações, como também a possibilidade de se requerer um visto com validade de 02 (dois) anos, mesmo que o contrato inicial seja pelo prazo de 06 (seis) meses, desde que a empresa observe os critérios estabelecidos no parágrafo 2º deste artigo.

Como estabelecido pelo parágrafo 1º, o prazo do visto poderá ser de 02 (dois) anos, mesmo que o contrato de afretamento com a empresa brasileira seja de 06 (seis) meses, desde que, antes do término de cada contrato de afretamento (semestralmente), seja requerida a juntada dos documentos previstos no artigo 4º, sob pena de cancelamento das autorizações de trabalho concedidas.

Deve-se, nesse caso, manter um rigoroso controle de prazo e, antes do fim de cada contrato, deve-se requerer ao Ministério do Trabalho e Emprego a juntada dos seguintes documentos:

I - cópia do contrato de afretamento celebrado com empresa brasileira ou do contrato de prestação de serviços, ou do contrato de risco, celebrado com empresa brasileira, ou da Portaria de Concessão editada pela Agência Nacional do Petróleo;

II - relação com o nome de todas as embarcações e plataformas afretadas ou contratadas pela empresa requerente, informando a quantidade de brasileiros e estrangeiros em cada uma delas; e

III - declaração da empresa requerente, assumindo inteira responsabilidade pelo estrangeiro, para todos os fins, inclusive pela repatriação e pelas despesas médicas durante sua estada no Brasil.

O artigo 2º trata exclusivamente das exceções de visto da Resolução Normativa nº 72/2006. Nota-se claramente que o Conselho Nacional de Imigração refere-se aos documentos de identidade de marítimos, a Carteira Internacional de Identidade de Marítimo (Seaman's Book) ou documento equivalente, desde que previstos em Convenção da Organização Internacional do Trabalho em vigor no Brasil.

No entanto a exceção do visto somente abriga o período de 30 (trinta) dias, diferente da Resolução Normativa nº 71/2006 que permite a estada do tripulante no Brasil com "Seaman's Book" por prazo indeterminado, ou seja, até o final da temporada de cruzeiros marítimos em águas territoriais brasileiras.

Observa-se aí uma tentativa de flexibilizar a utilização do documento de identidade, adicionando-se ao final do texto a frase "ou documento equivalente". No entanto, ao indicar que os documentos devem obedecer aos parâmetros das convenções da OIT em vigor no Brasil, em termos atuais estamos falando da Convenção da OIT nº 108 que lista 61 países que ratificaram a convenção. Nela, não há disposição sobre o que seria o documento equivalente citado na Resolução Normativa nº 72/2006. Na verdade, não existe qualquer tipo de documento que substitua a Carteira Internacional de Marítimo (Seaman's Book).

Dessa forma, caso o tripulante marítimo não apresente o documento correto e válido, de acordo com a Convenção 108 da OIT, ele

obrigatoriamente deverá apresentar o visto temporário Item V.

É importante esclarecer que o Brasil está em fase bem adiantada de ratificação da Convenção 185 da OIT – uma convenção revisadora da Convenção 108 da OIT. Para não nos alongarmos sobre esse assunto, discutido em capítulo à parte, a principal modificação será a lista de países que ratificaram a Convenção 185 da OIT, atualmente (06/2010), é de 18 países, incluso o Brasil.

De forma inédita, a Resolução Normativa nº 72/2006 passou a estabelecer percentuais de contratação de profissionais brasileiros, de acordo com o tempo de permanência da embarcação ou plataforma no Brasil. Entretanto, ao determinar diferentes prazos para diferentes tipos de embarcações ou plataformas, complicou o entendimento perfeito da regra como se observa nos incisos que por si só trazem a definição do tipo de embarcação a que se referem.

Nota-se claramente a ordem crescente de contratação de brasileiros a bordo de embarcações utilizadas na navegação de apoio marítimo, iniciando em 1/3 a partir de 90 dias de operação no Brasil, passando para 1/2 a partir de 180 dias de operação e saltando para 2/3 de brasileiros contratados, quando a embarcação ultrapassar 360 dias de operação no Brasil.

O *quantum* de brasileiros contratados para trabalhar a bordo de embarcações de exploração ou prospecção, assim como em plataformas é menor em relação ao item anterior. Inicia-se com 1/5 de brasileiros a partir de 180 dias de operação no Brasil, passa para 1/3 a partir de 360 dias de operação e vai para 2/3 somente depois de setecentos e vinte dias de operação no Brasil.

Para embarcações utilizadas na navegação de cabotagem, o percentual de brasileiros que deverão ser contratados para trabalho a bordo começa em 1/5 a partir de 90 dias de operação no Brasil, passa para 1/3 a partir de 180 dias de operação.

O parágrafo único traz a possibilidade de a empresa requerente da autorização de trabalho pleitear a prorrogação do prazo para contratação de brasileiros, caso exista justificativa plausível de que não foi possível a contratação de

É importante esclarecer que o Brasil está em fase bem adiantada de ratificação da Convenção 185 da OIT – uma convenção revisadora da Convenção 108 da OIT. Para não nos alongarmos sobre esse assunto, discutido em capítulo à parte, a principal modificação será a lista de países que ratificaram a Convenção 185 da OIT, atualmente (06/2010), é de 18

países, incluso o Brasil.

De forma inédita, a Resolução Normativa nº 72/2006 passou a estabelecer percentuais de contratação de profissionais brasileiros, de acordo com o tempo de permanência da embarcação ou plataforma no Brasil. Entretanto, ao determinar diferentes prazos para diferentes tipos de embarcações ou plataformas, complicou o entendimento perfeito da regra como se observa nos incisos que por si só trazem a definição do tipo de embarcação a que se referem.

Nota-se claramente a ordem crescente de contratação de brasileiros a bordo de embarcações utilizadas na navegação de apoio marítimo, iniciando em 1/3 a partir de 90 dias de operação no Brasil, passando para ½ a partir de 180 dias de operação e saltando para 2/3 de brasileiros contratados, quando a embarcação ultrapassar 360 dias de operação no Brasil.

O quantum de brasileiros contratados para trabalhar a bordo de embarcações de exploração ou prospecção, assim como em plataformas é menor em relação ao item anterior. Inicia-se com 1/5 de brasileiros a partir de 180 dias de operação no Brasil, passa para 1/3 a partir de 360 dias de operação e vai para 2/3 somente depois de setecentos e vinte dias de operação no Brasil.

Para embarcações utilizadas na navegação de cabotagem, o percentual de brasileiros que deverão ser contratados para trabalho a bordo começa em 1/5 a partir de 90 dias de operação no Brasil, passa para 1/3 a partir de 180 dias de operação.

O parágrafo único traz a possibilidade de a empresa requerente da autorização de trabalho pleitear a prorrogação do prazo para contratação de brasileiros, caso exista justificativa plausível de que não foi possível a contratação de brasileiros nos percentuais exigidos e prazos estabelecidos pela presente Resolução Normativa. É fato que não se trata de uma tarefa fácil: o Ministério do Trabalho e Emprego deverá consultar o sindicato representativo da categoria envolvida antes de tomar sua decisão. Em caso positivo, a prorrogação do prazo será atendida; em caso negativo, a autorização de trabalho anteriormente concedida poderá ser cancelada.

De forma taxativa, o artigo 4º traz a lista de documentos necessários ao pedido de autorização de trabalho não obstante a necessidade de observar as demais exigências de caráter geral inerentes a todos os tipos de pedidos de autorização de trabalho, tal como a Resolução Normativa nº 74/2007. Essa Resolução Normativa trata inclusive dos parâmetros de prorrogação de vistos, ou seja, os documentos relacionados no artigo 4º são

documentos adicionais específicos da Resolução Normativa nº 72/2006.

Esse artigo trata dos tipos de contratos aceitos pela Resolução Normativa, que não será, necessariamente, um contrato de afretamento, que geralmente envolve embarcações marítimas de apoio, cabotagem ou até mesmo plataformas flutuantes, mas elenca também outros tipos de contrato tal como o de prestação de serviços quando a atividade do técnico é especificamente executada em plataformas marítimas ou continentais e em alguns casos até mesmo em embarcações, nos casos de instalação de equipamentos, manutenção ou reparos. Outra modalidade de contrato aceita é o contrato de risco, quando a atividade envolve risco para a embarcação ou plataforma ou até mesmo risco para o profissional estrangeiro, mais evidente, mas não exclusivamente, na prospecção e perfuração de poços de petróleo.

A necessidade de informação de quantidade de brasileiros e estrangeiros em cada embarcação ou plataforma afretada pela empresa requerente da autorização de trabalho evidencia a intenção do Ministério do Trabalho e Emprego em acompanhar esses números. Em um primeiro plano, a ausência dessas informações não irá gerar o indeferimento das autorizações de trabalho, no entanto, mesmo sendo um item informativo, a não apresentação desta informação resultará em exigência por parte do Ministério do Trabalho e Emprego e até mesmo pode ser motivo de indeferimento do pedido.

Esse item é também de caráter obrigatório e traz para a empresa requerente da autorização de trabalho o ônus da responsabilidade sobre os atos dos profissionais estrangeiros no Brasil, sua repatriação ao país de origem ao fim do prazo do vistos solicitado e ainda a responsabilidade pro despesas médicas e hospitalares durante sua estada no Brasil.

O “*caput*” deste artigo trata apenas de um procedimento administrativo interno entre o Ministério do Trabalho e Emprego e o Ministério das Relações Exteriores inerente a qualquer tipo de autorização de trabalho. Os pontos principais de interesse da empresa requerente estão nos parágrafos 1º e 2º, abaixo descritos. Eles permitem a retirada dos vistos nas repartições consulares brasileiras por procurador e, em caso excepcional, até mesmo poderão ser emitidos os vistos no Brasil. Entendam-se como excepcional os casos em que é inequivocamente justificada a não possibilidade de emissão dos vistos pelo próprio interessado ou por seu procurador.

O artigo 30 da Lei 6.815/80 trata da obrigatoriedade do registro na Polícia Federal dos estrangeiros portadores de vistos temporários previstos nesta

Resolução Normativa, no prazo de 30 (trinta) dias de sua entrada no país. Ele tem a intenção apenas de reforçar a obrigação do registro dos estrangeiros, uma vez que muitos não se atentam para essa obrigação e, ao entrarem no Brasil, dirigem-se imediatamente para as embarcações ou plataformas, passando ao *status* de irregularidade, após o prazo de 30 (trinta) dias para a realização do registro na Polícia Federal.

A não efetivação do registro no prazo de 30 dias, além da multa cabível, impedirá a empresa requerente de protocolizar um pedido de prorrogação do prazo de estada do estrangeiro no país e, ainda em caso de ausência do território nacional, após 30 dias da sua primeira entrada, sem o devido registro, poderá ser impedido de reentrar no Brasil por não ter cumprido com um requisito legal quando da sua primeira estada no Brasil.

Mais uma vez, a figura do procurador é sabiamente lembrada no parágrafo único do artigo 6º, dando a este a autorização de retirada das cédulas de identidade dos profissionais estrangeiros, uma vez que o deslocamento destes é difícil pela localização das embarcações e plataformas e pelo ritmo ininterrupto do trabalho a bordo.

O artigo 7º trata da possibilidade de prorrogação do visto temporário, por prazo não superior a 02 (dois) anos, limite estabelecido pela Lei 6.815/80. Ele trata, ainda, da proibição de transformação do visto temporário em permanente, tendo em vista que o visto temporário da Resolução Normativa nº 72/2006 não estabelece vínculo empregatício entre a empresa requerente brasileira e o estrangeiro.

Outro detalhe de caráter procedimental administrativo interno é tratado neste artigo, no entanto evidencia a necessidade do cancelamento da autorização de trabalho, uma vez que o estrangeiro de ausente do país de forma definitiva.

O artigo 9º autoriza a transferência do tripulante para outra embarcação afretada pela mesma empresa requerente, bastando um comunicado formal, via petição, ao Ministério do Trabalho e Emprego. Fica assim evidente a importância do cumprimento do requisito previsto no artigo 4º, inciso II, o qual solicita a relação de todas as embarcações afretadas pela empresa requerente.

Por outro lado, diferentemente do artigo 9º, o artigo 10 prevê a necessidade de autorização do Ministério da Justiça, quando se tratar de mudança de empregador. Isso ocorrerá quando o profissional estrangeiro pretenda se transferir para outra empresa no Brasil, a qual não tenha relação com a empresa requerente de seu visto inicial. É frequente, nesses casos, o cancelamento da autorização inicial e a solicitação de um novo visto pela

empresa para a qual o estrangeiro pretende ser transferido. O processo de mudança de empregador é mais lento do que uma nova solicitação de visto e nem sempre a mudança de empregado ocorre com a anuência do atual empregador, fator imprescindível para o processo de mudança de empregador.

Observa-se que a anterior Resolução Normativa nº 58/2003 foi totalmente revogada, não podendo mais ser utilizado qualquer dispositivo nela contido para novas solicitações de vistos, por mais benéficos que possam ser.

**MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO
CONSELHO NACIONAL DE IMIGRAÇÃO
RESOLUÇÃO NORMATIVA Nº 81, DE 16 DE OUTUBRO DE 2008**

Disciplina a concessão de autorização de trabalho para obtenção de visto temporário a tripulante de embarcação de pesca estrangeira arrendada por empresa brasileira.

O CONSELHO NACIONAL DE IMIGRAÇÃO, instituído pela Lei nº. 6.815, de 19 de agosto de 1980 e organizado pela Lei nº. 10.683, de 28 de maio de 2003, no uso das atribuições que lhe confere o Decreto nº. 840, de 22 de junho de 1993, resolve:

Art. 1º Ao estrangeiro tripulante de embarcação de pesca estrangeira que venha operar em águas jurisdicionais brasileiras, em virtude de contrato de arrendamento celebrado com pessoa jurídica sediada no Brasil, na condição de arrendatária, poderá ser concedido o visto temporário previsto no art. 13, inciso V, da Lei nº. 6.815 de 1980, pelo prazo equivalente ao do contrato de arrendamento, observado o limite de dois anos.

Art. 2º O pedido de autorização de trabalho, para fins de obtenção de visto temporário, será dirigido ao Ministério do Trabalho e Emprego, de acordo com as instruções normativas que regulam a matéria.

§ 1º Deverão, ainda, ser apresentados ao Ministério do Trabalho e Emprego os seguintes documentos:

I - cópia autenticada do contrato de arrendamento, constando o prazo de vigência e as características da embarcação arrendada;

II - declaração da empresa arrendatária contendo a relação dos tripulantes

estrangeiros da embarcação arrendada, citando nome, nacionalidade e função, bem como, comprometendo-se pelo repatriamento dos mesmos;

III - convenção ou acordo coletivo de trabalho entre a empresa arrendatária ou entidade sindical da categoria econômica respectiva e a organização sindical brasileira representativa dos tripulantes;

IV - acordos ou convenções coletivas ou contratos coletivos ou individuais de trabalho celebrados no exterior, que garantam ao trabalhador estrangeiro condições de trabalho compatíveis com a legislação brasileira; e

V - programa de transferência de tecnologia e qualificação profissional aos brasileiros contratados.

§ 2º No pedido de visto, a empresa arrendatária deverá comunicar ao Ministério do Trabalho e Emprego os nomes e a qualificação profissional dos brasileiros que irão compor a tripulação da embarcação.

Art. 3º A empresa arrendatária deverá admitir tripulantes brasileiros para as embarcações arrendadas, na proporção de dois terços da tripulação, nos diversos níveis técnicos e de atividades.

Art. 4º O Ministério do Trabalho e Emprego comunicará as autorizações concedidas ao Ministério das Relações Exteriores, para emissão dos respectivos vistos, nos quais constará referência expressa à presente Resolução Normativa.

§ 1º Os vistos, inclusive os concedidos a portadores de *laissez-passer*, poderão ser retirados em nome dos tripulantes, por um procurador do arrendador ou da arrendatária.

§ 2º As Carteiras de Identidade de Estrangeiro emitidas poderão ser retiradas por procurador do armador ou da empresa arrendatária, mediante autorização expressa do estrangeiro registrado e assinatura de compromisso de responsabilidade.

§ 3º Excepcionalmente, a critério do Ministério das Relações Exteriores, o visto poderá ser concedido no Brasil, conforme previsto no art. 2º da Resolução Normativa nº. 09, de 10 de novembro de 1997.

Art. 5º O estrangeiro admitido nos termos da presente Resolução Normativa deverá registrar-se junto a Polícia Federal, nos termos da Lei.

Art. 6º O visto temporário poderá ser prorrogado pelo Ministério da Justiça, devendo o pedido ser protocolizado até trinta dias antes do término do

prazo de estada concedido ao estrangeiro.

§ 1º O pedido de prorrogação poderá ser feito junto ao Departamento de Polícia Federal no local de funcionamento da empresa arrendatária ou diretamente junto ao Ministério da Justiça.

§ 2º O pedido de prorrogação deverá ser instruído com os seguintes documentos:

I - requerimento da empresa arrendatária, nos termos da legislação em vigor;

II - cópias autenticadas da prorrogação do contrato de arrendamento;

e

III - no caso de prorrogação do visto a empresa arrendatária deverá comprovar o cumprimento do que determina a presente Resolução Normativa.

Art. 7º Qualquer substituição de tripulantes da embarcação arrendada implicará em novo pedido de emissão de visto para o substituto, nos termos desta Resolução Normativa, com cancelamento do visto concedido ao tripulante substituído.

Art. 8º A transferência de tripulante para outra embarcação da mesma empresa contratada será comunicada ao Ministério do Trabalho e Emprego pela empresa arrendatária, no prazo máximo de quinze dias.

Art. 9º Esta Resolução Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 10º Fica revogada a Resolução Normativa nº. 59, de 05 de outubro de 2004.

PAULO SÉRGIO DE ALMEIDA

Presidente do Conselho

Publicada no DOU nº 202 seção I página 65, de 17 de outubro de 2008.

Particularidades da Resolução Normativa nº 81/2008

Como de costume, as Resoluções Normativas do Conselho Nacional de Imigração preveem, em sua maioria, o ramo de atividade à qual se

destinam. Dessa forma, eliminam a dúvida do agente fiscalizador, tanto da Polícia de Imigração (Polícia Federal) como dos fiscais do Ministério do Trabalho e Emprego, limitando, assim, a abrangência da Resolução Normativa e o foco do poder de polícia dos agentes fiscalizadores.

Não seria diferente com a Resolução Normativa nº RN 81/2008 que trata tão somente de profissionais estrangeiros para trabalho a bordo de embarcações de pesca estrangeiras arrendada por empresa brasileira e não deve ser confundida com outro tipo de embarcação, tal como embarcações de turismo ou embarcações em navegação de cabotagem de transporte de carga e plataformas que atuam em áreas totalmente distintas.

O artigo 1º já esclarece as condições que regerão os vistos deste tipo de embarcação: primeiro deverão ser embarcações de pesca estrangeira que venham operar em águas jurisdicionais brasileiras, em virtude de contrato de arrendamento celebrado com pessoa jurídica sediada no Brasil, na condição de arrendatária.

Em seguida, é esclarecido o tipo de visto e o prazo que será o temporário Item V, previsto no art. 13, da Lei nº. 6.815/80, pelo prazo equivalente ao do contrato de arrendamento, observado o limite de dois anos.

O Artigo 2º relaciona a lista de documentos que deverão ser apresentados no requerimento dos vistos ao Ministério do Trabalho e Emprego, sem dispensar demais documentos que possam ser exigidos por Instruções Normativas que disciplinem a matéria. O item mais importante, do nosso ponto de vista e que julgamos deveria ser rigorosamente fiscalizado, é o item V – o programa de transferência de tecnologia e qualificação profissional aos brasileiros contratados nas embarcações, tendo em vista que o setor de pesca no Brasil é composto, em sua maioria, de mão-de-obra com forte carência de conhecimento tecnológico de prática de pesca.

Essa atividade é ainda totalmente artesanal em muitas regiões, com pouca ou nenhuma condição de concorrer diretamente com as indústrias pesqueiras. Assim, qualquer conhecimento tecnológico agregado a esta mão de obra seria de grande valia aos profissionais na área pesqueira nacional.

Como nas demais Resoluções Normativas relativas a embarcações marítimas, esta também se preocupa com o percentual de mão de obra nacional a ser empregada pelo setor, determinando, em seu artigo 3º, que a empresa arrendatária deverá admitir tripulantes brasileiros para as embarcações arrendadas, na proporção de dois terços da tripulação, nos diversos níveis técnicos e de atividades.

Outro detalhe importante nessa Resolução Normativa, como nas

Resoluções Normativas 71 e 72 de 2006, é a possibilidade de retirada dos vistos por procuração, prevista no artigo 4º, parágrafo 1º, assim como da possibilidade de os documentos de identidade para estrangeiros (RNEs) serem retirados por procurador, conforme parágrafo 2º deste mesmo artigo.

Por observação do artigo 6º, o referido visto temporário poderá ser prorrogado por igual período do inicial, desde que o contrato de afretamento esteja em vigor, ou seja, prorrogado antes do pedido de prorrogação do visto. Nota-se que o pedido de prorrogação deverá ser protocolizado 30 dias antes do vencimento do prazo inicial do visto sob pena de não ser aceito o pedido ou que seja aplicada multa por não respeitar este prazo. Este mesmo artigo, em seu parágrafo 2º, elenca os documentos que deverão acompanhar o pedido de prorrogação.

Conforme previsão do artigo 7º, nota-se que o visto aprovado ao tripulante da embarcação é individual, e qualquer substituição de tripulante ensejará em novo pedido de visto nos termos desta Resolução Normativa, com necessidade de cancelamento da autorização concedido ao tripulante substituído.

Por decorrência do artigo 8º, é possível, como nos demais casos citados nas Resoluções Normativas nºs 71 e 72, a transferência de tripulantes para embarcações da mesma empresa arrendatária devendo tal fato ser comunicado ao Ministério do Trabalho e Emprego no prazo máximo de 15 dias.

Nota: As particularidades observadas nesta obra são meramente informativas e não devem ser levadas em consideração na tomada de decisões, devendo o interessado obter consultoria especializada específica para o caso, tendo em vista as diversas variáveis que podem separar a realidade da teoria de forma geral, como apresentada nesta obra.

Capítulo 6 - Tendências da legislação de imigração brasileira para o setor

Alterações das Resoluções Normativas nº 71/2006, 72/2006 e 81/2008, do Conselho Nacional de Imigração

A princípio parece não haver movimento no Conselho Nacional de Imigração que indique possíveis mudanças para essas Resoluções Normativas, até mesmo porque a Resolução Normativa nº 81/2008 é recente e esclarece de forma objetiva as normas de imigração que regulam o setor de pesca para embarcações estrangeiras.

A Resolução Normativa nº 71/2006 é também a evolução de três outras Resoluções Normativas e parece ter alcançado um excelente patamar técnico, não devendo ser alterada para o ano de 2010. Muito se especula sobre o aumento do prazo de visto e do percentual de tripulantes brasileiros a serem contratados por essas embarcações, mas nada deve mudar até o ano da Copa do Mundo de Futebol da FIFA em 2014 e os Jogos Olímpicos em 2016, quando haverá uma forte tendência de manter os navios de turismo por períodos maiores no Brasil, que poderão compreender até 01 ano em águas brasileiras. Confirmada a intenção das companhias de navios de turismo, é possível que ocorra alteração no prazo do visto, e no percentual de contratação de brasileiros e no regime de contrato de trabalho, mas, para o momento, tudo que se publique a respeito ainda é mera especulação.

A Resolução Normativa nº 72/2006 – para embarcações da área de petróleo e gás que envolve embarcações de apoio, transporte de produtos derivados do petróleo e plataformas – pouco se comenta a respeito e, provavelmente, não ocorrerá nenhuma alteração significativa nessa área, que está em plena expansão no Brasil, com o aumento da produtividade da Bacia de Campos (RJ) e com o início das atividades do pré-sal para a bacia de Santos (SP), com extensões inclusive para o estado do Paraná.

Portanto, para este setor, não há em curto prazo qualquer modificação prevista.

Projeto de Lei do Senado nº 548, de 2009, elimina a necessidade de visto para navio de turismo estrangeiro, quando em águas brasileiras, em viagem de longo curso.

Entre as principais tendências do legislador brasileiro sobre o tema de embarcações marítimas podemos citar o projeto de lei nº 548 de 2009 de autoria do Senado Federal que pretende alterar a Lei 6.815/80 (Estatuto do

Estrangeiro) incluindo o artigo 13-A à Lei. O artigo em questão tratará da situação do tripulante embarcado em embarcação de turismo estrangeira que venha ao Brasil em viagem de longo curso.

Para efeitos deste artigo, ante ao projeto de lei do Senado, considera-se viagem de longo curso, aquela oriunda de porto estrangeiro, com estada nas águas jurisdicionais brasileiras por até trinta dias contínuos, dentro de um período de noventa dias, durante o qual a embarcação não proceda ao embarque de turistas em território nacional.

De certa forma, o presente projeto de Lei, quando aprovado, facilitará as viagens de longo curso iniciadas e terminadas em território estrangeiro. Do nosso ponto de vista, o referido projeto poderia ter uma abrangência mais significativa, se autorizasse o embarque de turistas (passageiros) em território nacional com desembarque em território estrangeiro ao fim do percurso do cruzeiro, pois essa situação não descaracterizaria o caráter de viagem de longo curso, uma vez que não ocorreria o embarque e, conseqüente, o desembarque em território nacional, caráter esse inerente aos cruzeiros marítimos em cabotagem no Brasil.

De toda a forma, não vamos aqui tirar o crédito do legislador em propiciar a passagem pelo Brasil de embarcações de turismo estrangeira em viagem de longo curso, pois é sem dúvida um avanço considerável na desburocratização do setor, tornando-se um atrativo para as grandes companhias de cruzeiros marítimos para escalar o Brasil em seus itinerários de longo curso. Muitas vezes, cruzeiros de longo curso retornam de Punta Del Este, no Uruguai, sem dar seguimento para o Brasil, devido à necessidade de vistos temporários Item V para os tripulantes não portadores de identidade de marítimo (Seaman's Book), pois estes últimos, de acordo com a Resolução Normativa nº 71/2006, estão isentos de vistos.

Com esse atrativo, em lugar de ter Punta Del Este como retorno do cruzeiro de longo curso, o Brasil poderá ser rota de itinerários em volta completa pela América do Sul com seguimento para pontos do Caribe, América Central e América do Norte, propiciando pacotes mais atrativos aos clientes destas companhias.

Segue na íntegra o projeto de Lei em andamento no Senado Federal.

PROJETO DE LEI DO SENADO Nº 548, DE 2009

Altera a Lei nº 6.815, de 19 de agosto de 1980, que *define a situação jurídica do estrangeiro no Brasil e cria o Conselho Nacional de Imigração*, para eliminar a necessidade do visto temporário para os empregados estrangeiros de navio de turismo estrangeiro, quando em águas brasileiras, em viagem de longo curso.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 6.815, de 19 de agosto de 1980, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 13-A:

Art. 13-A. O profissional estrangeiro empregado a bordo de embarcação de turismo estrangeira que venha ao Brasil em viagem de longo curso, fica dispensado do visto de trabalho previsto no inciso V do art. 13 desta Lei.

Parágrafo único. “Considera-se viagem de longo curso, para os efeitos desta Lei, aquela oriunda de porto estrangeiro, com estada nas águas jurisdicionais brasileiras por até trinta dias contínuos, dentro de um período de noventa dias, na qual a embarcação não proceda ao embarque de turistas em território nacional.”

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Último andamento do projeto de Lei nº 548/2009 consta como aprovado pelo Senado Federal em 17/03/2010. Seguiu para análise do CRE – Comissão de Relações Exteriores para decisão terminativa. Em seguida seguirá para a Câmara dos Deputados, em revisão.

Entrada em Vigor da Convenção nº 185 da OIT

O Brasil já depositou o documento de ratificação da Convenção nº 185 na OIT, em janeiro de 2010. Com isso, no âmbito internacional, a OIT já reconhece o Brasil como país ratificador desta convenção. Ocorre, no entanto, que o sistema formal de inclusão de uma convenção internacional no ordenamento jurídico brasileiro requer que o Presidente da República publique um Decreto Presidencial e coloque em vigor a convenção no Brasil. Dessa forma, até que o Decreto Presidencial não seja publicado, o Brasil não poderá, internamente, colocar em prática a Convenção nº 185 da OIT.

Não há prazo específico para que o Decreto Presidencial seja publicado, no entanto, tendo em vista que o Congresso Nacional aprovou a ratificação da Convenção 185 da OIT em novembro de 2009, é praticamente certo que o Decreto Presidencial seja publicado ainda no primeiro semestre de 2010, na pior das hipóteses, até o fim do ano de 2010.

Outro importante país que recentemente (02/2010) ratificou a Convenção 185 da OIT foi a Rússia, o que demonstra a importância desta nova convenção no meio marítimo internacional.

Novos países são esperados para ratificar a Convenção, incluindo a

Nigéria, Filipinas e Índia. An ILO spokesman told Safety at Sea International that “other countries have expressed support for the convention including a written note from the USA.” The new convention replaces the Seafarers’ Identity Documents Convention (No 108) which dates from 1958, while not only improving security, the new convention is also designed to ensure the rights and freedoms of maritime workers and facilitate mobility in performing their jobs such as when they board their ships to work, take shore leave or return home. A nova convenção substitui a identificação dos marítimos regulada pela Convenção nº 108, que data de 1958. Seu objetivo é aperfeiçoar a segurança, assegurar os direitos e a liberdade dos trabalhadores marítimos e facilitar a mobilidade no desempenho das suas tarefas. Isso afetará positivamente os profissionais, quando embarcam seus navios para o trabalho nos países membros da Convenção, saem à terra ou voltam para casa.

The new Seafarer’s Identity Document (SID) that will be issued under the convention will use a “biometric template” to turn two fingerprints of a seafarer into an internationally standardised 2-D barcode. O novo Documento de Identidade de Marítimo (Seaman’s Book) – também denominado Seafarer Identity Document (SID) e emitido ao abrigo da nova convenção – irá usar um modelo “biométrico” para ligar duas impressões digitais de um marinheiro em um padrão de código de barras 2-D de nível internacional. Grupos de empregadores, grupos de trabalhadores e os governos representados na Administração da OIT apoiaram a aprovação de um novo padrão por uma questão de urgência para atender novas medidas de segurança já estão sendo impostas aos marítimos em todo o mundo.

All countries ratifying Convention No 185 will be able to issue new SIDs that conform to the requirements specified in standard ILO SID-0002 Finger Minutiae-Based Biometric Profile for Seafarers’ Identity Documents. Todos os países que ratificarem a Convenção 185 deverão ser capazes de emitir novos SID’s ou “Seaman’s Books” que estejam em conformidade com os requisitos especificados na norma da “OIT SID-0002 Finger Minúcias” baseado no perfil biométrico para documentos de identidade dos marítimos.

Commenting on this development, Cleopatra Doumbia-Henry, director of the ILO programme that promotes the new instrument, said: “The tragic consequences of terrorism can be aggravated by security measures resulting in hardship for the world’s seafarers, including work under detrimental conditions or loss of jobs, and for world shipping in general. This convention provides an unprecedented international system for identification freely agreed to on behalf of Governments, shipowners and seafarers.” Comentando sobre esse desenvolvimento, Cleopatra Doumbia-Henry, diretora do programa da OIT, que promove o novo instrumento,

disse: “As consequências trágicas do terrorismo podem ser agravadas por medidas de segurança, resultando em dificuldades para o mundo dos marítimos, incluindo as de trabalho em condições precárias ou a perda de postos de trabalho, e para o transporte do mundo em geral. Esta convenção fornece um sistema internacional sem precedentes para a identificação livremente acordada em nome dos governos, dos armadores e dos trabalhadores marítimos.”

Projeto de Lei 5.655/2009 que altera a Lei do Estrangeiro e seu impacto na área de marítimos

O Projeto de Lei 5.655/2009 foi enviado à Câmara dos Deputados em 20 de julho de 2009. Originado no Poder Executivo, o Projeto de Lei, conhecido como Lei do Estrangeiro, dispõe sobre o ingresso, a permanência e a saída de estrangeiros no território nacional, e transforma o Conselho Nacional de Imigração em Conselho Nacional de Migração. A proposta tramita na Comissão de Constituição e Justiça da Câmara, e sua apreciação em Plenário deve demorar a acontecer, contrariando a posição da maioria dos operadores da atual lei e dos próprios ministérios que admitem que a nova lei se faz necessária.

O projeto, amplamente discutido no meio jurídico, foi elaborado no Ministério da Justiça em 2007 e passou pela Casa Civil até que fosse encaminhado ao Congresso Nacional. Nesse ínterim, o Conselho Nacional de Imigração tem resolvido as questões migratórias com base em normas infralegais, já que a lei em vigor (Lei 6.815/80) foi editada há 30 anos e é considerada ultrapassada.

O ideal seria ter uma lei mais moderna, com foco em atrair para o Brasil uma imigração voltada ao desenvolvimento econômico, social, cultural, e até mesmo acadêmico, já que as restrições migratórias afetam não somente os profissionais brasileiros no exterior, mas pessoas de todos os países que, por vontade própria ou de suas organizações, necessitem adquirir novas qualificações em países onde os negócios do grupo empresarial experimentem crescimento significativo e, portanto demandem profissionais experientes ou dispostos ao desafio de uma carreira em solo estrangeiro.

O governo tem em mão a melhor oportunidade de modernizar a nossa legislação, oferecendo uma maior segurança jurídica para a Lei do Estrangeiro, ainda não experimentada pelo Brasil, devido ao momento em que a Lei atual foi publicada.

Com isso a área que se refere ao trabalhador marítimo não poderia ser esquecida pela nova Lei. Já de início podemos observar que o legislador

teve o cuidado de inserir na Seção II, do Visto Temporário, um item exclusivo relacionado ao trabalhador marítimo. Trata-se do item IV - trabalho marítimo ou de técnico embarcado do artigo 21 do Projeto de Lei em questão. Ainda nesse mesmo artigo do Projeto de Lei, consta em seu Parágrafo 2º a isenção de visto para marítimos que ingressarem no Brasil em viagem de longo curso, bastando a apresentação da Carteira Internacional de Marítimo ou documento de viagem válido.

Outro detalhe importante que o Projeto de Lei pretende implementar com o advento da nova lei é a questão do prazo do visto temporário. Pela breve observação do caput do artigo 26, nota-se que o prazo do visto poderá de até 01 (um) ano, ou seja, não poderá ser superior a 01 (um) ano, caso que impactará diretamente nos vistos regulados pela Resolução Normativa nº 72/2006 que hoje permite a autorização do visto por até 02 (dois) anos com possibilidade de prorrogação pelo mesmo período até que dure o contrato. O mesmo se aplicará aos tripulantes de embarcação de pesca estrangeira. Ambas as áreas ainda devem debater amplamente esta modificação, apresentando seus argumentos contrários à redução do prazo do visto de 02 (dois) anos para 01 (um) ano, a fim de que se mantenha o prazo atual de 02 (dois) anos.

Por outro lado, as embarcações de turismo que pretendem permanecer no Brasil por mais de 180 (cento e oitenta) dias poderão ser beneficiadas com a nova Lei, se a Resolução Normativa nº 71/2006 for alterada para contemplar o prazo de 01 (um) ano e ainda possibilitar a prorrogação do visto. Hoje, o prazo é limitado a 180 (cento e oitenta) dias e não é permitida a prorrogação do prazo do visto.

Este é o texto do artigo em questão, presente no Projeto de Lei 5.655/2009: "Art. 26. O visto temporário de trabalho sem vínculo empregatício poderá ser concedido ao estrangeiro que venha ao Brasil para o exercício de atividade laboral, pelo prazo de até um ano, prorrogável por igual período, desde que comprovada a necessidade do trabalho do estrangeiro no Brasil, conforme o disposto em regulamento."

Parecer Jurídico da Consultoria Jurídica do Ministério da Justiça sobre a prorrogação do visto temporário da Resolução Normativa nº 72/2006.

Muito embora o parecer Jurídico da Consultoria Jurídica do Ministério da Justiça tenha ocorrido em dezembro de 2009, é importante inserir o seu conteúdo desta obra como tendências da Legislação de Imigração, em razão do excelente nível técnico demonstrado pelo Ministério da Justiça em relação à legislação de estrangeiros e à forte tendência em basear suas análises em dispositivos técnicos legais objetivos, afastando-se cada vez

mais do caráter subjetivo das decisões.

Os pareceres jurídicos contribuem de forma a permitir que os analistas e diretores da Secretaria Nacional de Justiça do Ministério da Justiça possam analisar os processos que versem sobre a permanência de estrangeiros no Brasil com maior segurança em suas decisões.

É preciso ainda salientar que, de acordo com o inciso II, do artigo 11, da Lei Complementar nº 73, de 1993, Lei Orgânica da Advocacia-Geral da União, cabe às Consultorias Jurídicas fixar a interpretação da Constituição, das Leis, dos tratados e dos demais atos normativos que devem ser uniformemente seguidos em suas áreas de atuação e coordenação quando não houver orientação normativa do Advogado-Geral da União.

O parecer, em decisão pelo DESPACHO GAB/CONJUR/MJ nº 704/2009, o qual apresentaremos em seu inteiro teor mais adiante, versa sobre uma questão derivada da Secretaria Nacional de Justiça à Advocacia-Geral da União Consultoria Jurídica no Ministério da Justiça, se o fato de o artigo 7º da Resolução Normativa nº 72/2006 vedar a transformação do visto temporário em permanente implica na impossibilidade de sucessivas prorrogações do prazo de estada, no Brasil, de dois anos, dos profissionais estrangeiros titulares de visto temporário emitidos com base na citada Resolução Normativa. O mesmo assunto já fora objeto de análise anteriormente da Consultoria Jurídica do Ministério da Justiça pela primeira vez em 24 de novembro de 2009 e o resultado do PARECER CEP/CGLEG/CONJUR/MJ Nº 320/2009/ES na ocasião foi contrário à possibilidade de prorrogações sucessivas do visto temporário item V previsto na Resolução Normativa nº 72/2006, contudo o presente DESPACHO GAB/CONJUR/MJ nº 704/2009 é manifestado em desacordo com o PARECER CEP/CGLEG/CONJUR/MJ Nº 320/2009/ES e resolve neste momento a questão.

O parecer apresentado pela Consultoria Jurídica do Ministério da Justiça decide que, pela interpretação de todos os dispositivos correlatos à matéria, mencionados neste despacho, não há óbice legal quanto às sucessivas prorrogações de prazo de estada dos profissionais titulares do mencionado visto temporário, uma vez que não foi fixado na legislação limite máximo para o período de estada do profissional estrangeiro que exerça suas atividades, no Brasil, a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira, bem como não foram estabelecidos limites para as prorrogações do prazo de estada do visto temporário do titular do visto temporário que trata o inciso V, do art. 13 do Estatuto do Estrangeiro.

Por outro lado, a Consultoria Jurídica do Ministério da Justiça faz suas ressalvas quanto às sucessivas prorrogações do prazo de estada em questão, esclarecendo que essas prorrogações somente serão possíveis, caso as atividades desempenhadas pelo estrangeiro nas águas

jurisdicionais brasileiras não sejam embasadas em contrato de trabalho firmado pelo estrangeiro no Brasil. Ademais, as prorrogações do visto somente poderão ocorrer enquanto durar o contrato entre a empresa brasileira e a empresa estrangeira, sob pena de o visto temporário desses profissionais ser transformado tacitamente em permanente, o que é vedado explicitamente pelo art. 7º da Resolução Normativa nº 72 do Conselho Nacional de Imigração.

O parecer dá destaque à carência de mão de obra nacional para o setor petrolífero e à exigência de um alto nível de trabalho técnico e à presença física ininterrupta dos profissionais no Brasil. Destaca ainda que tal atividade estima-se ser de maior escala no Brasil, em razão da perspectiva do incremento da extração de petróleo em águas jurisdicionais brasileiras em virtude da descoberta de novos campos do pré-sal.

Por fim, opina o parecer pela possibilidade jurídica de prorrogações sucessivas do prazo de estada dos profissionais estrangeiros de que trata a Resolução Normativa nº 72, de 10 de outubro de 2006, do Conselho Nacional de Imigração, titulares do visto temporário do inciso V, do art. 13, da Lei 6.815/80, com as restrições expostas no despacho.

DESPACHO GAB/CONJUR/MJ nº 704/2009
Reprodução integral do despacho

ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA NO MINISTÉRIO DA JUSTIÇA

DESPACHO GAB/CONJUR/MJ Nº 704/2009

Manifesto-me em **desacordo** com o PARECER CEP/CGLEG/CONJUR/MJ Nº 329/2009/ES, da lavra do Assistente Jurídico Ernani Magalhães Souto, pelas razões a seguir expostas.

Trata-se de consulta, da Secretaria Nacional de Justiça (SNJ) desta Pasta, quanto à interpretação do art. 7º da Resolução Normativa nº 72, de 10 de outubro de 2006, do Conselho Nacional de Imigração.

Indaga-se se seriam possíveis prorrogações sucessivas, de dois anos, sem limite máximo, do prazo de estada dos profissionais estrangeiros, titulares do visto temporário do inciso V, do art. 13, da Lei 6.815, de 1980, que venham exercer atividades profissionais, de caráter contínuo, a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira que venha a operar ou em operação nas águas jurisdicionais brasileiras, sem vínculo empregatício no Brasil.

De acordo com o inciso III, do art. 11, da Lei Complementar nº 73, de 1993, Lei Orgânica da Advocacia-Geral da União, cabe às Consultorias Jurídicas fixar a interpretação da Constituição, das leis, dos tratados e dos demais atos normativos a ser uniformemente seguida em suas áreas de atuação e coordenação quando não houver orientação normativa do Advogado-Geral da União.

É o que se passará a fazer neste despacho, a fim de orientar a Secretaria Nacional de Justiça quanto à questão suscitada. Necessário se faz, para tanto, interpretar o art. 7º da mencionada resolução normativa em conjunto com as demais normas do ordenamento jurídico concernentes à matéria.

Cumpre, inicialmente, destacar dispositivos do Estatuto do Estrangeiro, Lei nº 6.815 de 1980. O inciso V do art. 13, do referido diploma legal, dispõe sobre a concessão do visto temporário para o estrangeiro que pretenda vir ao Brasil na condição de profissional sob regime de contrato, *verbis*:

Art. 13. O visto temporário poderá ser concedido ao estrangeiro que pretenda vir ao Brasil:

(...)

V – na condição de cientista, professor, técnico ou **profissional de outra categoria, sob regime de contrato** ou a serviço do Governo brasileiro. (grifou-se)

Note-se que o supracitado dispositivo legal não especifica se o contrato do trabalhador estrangeiro é com ou sem vínculo empregatício no Brasil. Apenas afirma “sob regime de contrato”.

O art. 3º do Estatuto do Estrangeiro faz a previsão da possibilidade de **prorrogação do visto**, mas afirma que ela deve ser sempre **condicionada aos interesses nacionais**.

No que tange ao prazo de estada do titular de visto temporário, no Brasil, destaca-se o art. 14 e seu parágrafo único:

Art. 14. O prazo de estada no Brasil, nos casos dos itens II e III do art. 13, será de até 90 (noventa) dias, no caso do item VII, de até 1 (um), e, nos demais, salvo o disposto no parágrafo único deste artigo, o correspondente à duração da missão, do contrato, ou da prestação de serviços, comprovada perante a autoridade consular, observado o disposto na legislação trabalhista.

Parágrafo único. No caso do item IV do art. 13 o prazo será de até 1 (um) ano, prorrogável, quando for o caso, mediante prova do aproveitamento escolar e da matrícula.

Insta ressaltar que o art. 34 prevê, especificamente, a possibilidade de prorrogação do prazo de estada do turista e do titular do visto temporário. Os arts. 35 e 36 falam sobre o limite máximo da prorrogação de prazo de estada do turista e do titular do visto temporário de que trata o inciso V do art. 13. Nada falam os mencionados artigos a respeito do limite máximo da

prorrogação de prazo de estada do titular do visto temporário do inciso V, do art. 13.

Passa-se, agora, à exposição dos dispositivos do Decreto nº 86.715 de 1981, concernentes à matéria.

O art. 25, V, do Decreto nº 86.715 de 1981, que regulamenta a Lei nº 6.815 de 1980, especifica que o prazo de estada no Brasil para o titular de visto temporário, no caso de profissional sob regime de contrato é de até dois anos. Os arts. 66 e 67 tratam da prorrogação de estada de temporário. Importante destacar que não houve, nesses artigos, qualquer vedação a prorrogações sucessivas e nem a imposição de limite máximo de estada no Brasil para o temporário.

Passa-se, agora, à análise de alguns dispositivos da Resolução Normativa 72, de 10 de outubro de 2006, do Conselho Nacional de Imigração.

O art. 1º, da referida Resolução Normativa, assim dispõe:

Art. 1º Ao estrangeiro que venha exercer atividades profissionais, de caráter contínuo, a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira que venha a operar ou em operação nas águas jurisdicionais brasileiras, sem vínculo empregatício no Brasil, observado o interesse do trabalhador nacional, poderá ser concedido visto temporário previsto no inciso V, art. 13, da Lei nº 6.815, de 1980, pelo prazo de até dois anos.

No que tange ao dispositivo supracitado, importa tecer alguns comentários. É de se notar que a Resolução Normativa nº 72 tratou de disciplinar, especificamente, o exercício de atividades profissionais por estrangeiros, no Brasil, a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira. O art. 1º da Resolução permitiu, para esses profissionais, a concessão do visto temporário previsto no inciso V, do art. 13, do Estatuto do Estrangeiro, destinado aos profissionais sob regime de contrato, dentre outros.

Nota-se que o referido art. 1º da Resolução Normativa nº 72 dispõe, explicitamente, que o visto temporário previsto no inciso V, do art. 13, do Estatuto do Estrangeiro, poderá ser concedido a esses profissionais estrangeiros que exercem suas atividades **sem vínculo empregatício no Brasil, pelo prazo de até dois anos**. Ora, considerando que o inciso V, do art. 13, do Estatuto do Estrangeiro, não especifica que o visto temporário deve ser concedido apenas para profissionais sob regime de contrato no Brasil e que a Resolução Normativa nº 72 é norma específica sobre a disciplina do exercício de atividades profissionais por estrangeiros, no Brasil, a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira, conclui-se que profissionais por estrangeiros, no Brasil, a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira, conclui-se que não se deve aplicar a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) para as relações de trabalho que envolvam tais estrangeiros, uma vez que o contrato de trabalho foi por eles firmado com a empresa estrangeira.

Por conseqüência, não há como aplicar o art. 451 da CLT na interpretação dos dispositivos da Resolução Normativa nº 72 do Conselho

Nacional de Imigração. Veja-se o teor do art. 451:

Art. 451 O contrato de trabalho por prazo determinado que, tácita ou expressamente, for prorrogado mais de uma vez passará a vigorar sem determinação de prazo.

Ao tempo em que o art. 1º da Resolução Normativa nº 72 do Conselho Nacional de Imigração permitiu a concessão do visto temporário do art. 13, V, da Lei 6815, de 1980, pelo prazo de até dois anos, para os profissionais estrangeiros em questão, o art. 7º da referida Resolução permitiu a prorrogação desse visto, vedada sua transformação em permanente, verbis:

Art. 7º O visto temporário poderá ser prorrogado pelo Ministério da Justiça, ouvido o Ministério do Trabalho e Emprego, vedada sua transformação em permanente.

Pergunta a Secretaria Nacional de Justiça, a esta Consultoria Jurídica, se o fato de o supracitado art. 7º vedar a transformação do visto temporário em visto permanente implica na impossibilidade de sucessivas prorrogações do prazo de estada, no Brasil, de dois anos, dos referidos profissionais estrangeiros titulares do visto temporário.

Esta Consultoria Jurídica entende que, pela interpretação de todos os dispositivos correlatos à matéria, mencionados neste despacho, não há óbice legal quanto às sucessivas prorrogações do prazo de estada dos profissionais titulares do mencionado visto temporário, uma vez que não foi fixado na legislação qualquer limite máximo para o período de estada do profissional estrangeiro que exerça suas atividades, no Brasil, a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira, bem como não foram estabelecidos limites para as prorrogações do prazo de estada do visto temporário do titular do visto temporário de que trata o inciso V, do art. 13, do Estatuto do Estrangeiro.

Há, entretanto, que se fazer algumas restrições quanto às sucessivas prorrogações do prazo de estada em questão. Essas prorrogações só serão possíveis caso as atividades desempenhadas pelo estrangeiro nas águas jurisdicionais brasileiras não sejam embasadas em contrato de trabalho firmado pelo estrangeiro no Brasil. Ademais, as prorrogações do visto somente poderão ocorrer enquanto durar o contrato entre a empresa brasileira e a empresa estrangeira, sob pena do visto temporário desses profissionais ser transformado tacitamente em permanente, o que é vedado explicitamente pelo art. 7º da Resolução Normativa nº 72 do Conselho Nacional da Imigração.

Ressalte-se que a interpretação que foi feita se deu de acordo com os princípios da Administração Pública dispostos no *caput* do art. 2º, da Lei 9.784, de 1999, destacando-se os princípios da razoabilidade, da proporcionalidade e do interesse público. Essa interpretação realizou-se,

também, em consonância com o inciso XIII, do parágrafo único, do referido dispositivo legal, que prevê que a interpretação da norma administrativa, nos processos administrativos, deve se dar da forma que melhor garanta o atendimento do fim público a que se dirige.

De acordo com Celso Antônio Bandeira de Mello³², o conceito jurídico de *interesse público* corresponde ao interesse do todo, do conjunto social, sendo a dimensão pública dos interesses individuais, ou seja, dos interesses de cada indivíduo enquanto partícipe da sociedade.

Está em conformidade com o interesse público a interpretação segundo a qual o art. 7º da Resolução Normativa nº 72, do Conselho Nacional de Imigração, não veda prorrogações sucessivas do prazo de estada em questão.

Isso porque a atividade desenvolvida a bordo de embarcação ou plataforma estrangeira, que venha operar ou em operação em águas jurisdicionais brasileiras, é carente de mão de obra nacional especializada. Ademais, exige um alto nível de trabalho técnico e a presença física ininterrupta dos profissionais no Brasil. Insta destacar que se estima que tal atividade seja desenvolvida em maior escala no Brasil, em razão da perspectiva do incremento da extração de petróleo em águas jurisdicionais brasileiras em razão da descoberta de novos campos do pré-sal.

Diante do acima exposto, opina-se pela possibilidade jurídica de prorrogações sucessivas do prazo de estada dos profissionais estrangeiros de que trata a Resolução Normativa nº 72, de 10 de outubro de 2006, do Conselho Nacional de Imigração, titulares do visto temporário do inciso V, do art. 13, da Lei 6.815, de 1980, com as restrições expostas nesse despacho.

Encaminhem-se os autos à Secretaria Nacional de Justiça.

Brasília, 2 de Dezembro de 2009

RAFAEL THOMAZ FAVETTI
Consultor Jurídico do Ministério da Justiça

³² MELLO, Celso Antônio Bandeira de. Curso de Direito Administrativo. São Paulo: Malheiros, 2009, p.60.