



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
FACULDADE DE DIREITO
CURSO DE DIREITO

VITOR HUGO SOMBRA SOARES

**A POLÍTICA DE INCENTIVO À CABOTAGEM (BR DO MAR) PREVISTA NO
PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020 E A APLICABILIDADE DA LEI DO PAVILHÃO
AOS CONTRATOS DE TRABALHO DOS TRIPULANTES DE EMBARCAÇÕES
ESTRANGEIRAS AFRETADAS POR TEMPO**

FORTALEZA

2021

VITOR HUGO SOMBRA SOARES

A POLÍTICA DE INCENTIVO À CABOTAGEM (BR DO MAR) PREVISTA NO PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020 E A APLICABILIDADE DA LEI DO PAVILHÃO AOS CONTRATOS DE TRABALHO DOS TRIPULANTES DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS AFRETADAS POR TEMPO

Monografia apresentada ao Curso de Direito da Faculdade de Direito da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Dr. Regoberto Marques de Melo Junior

FORTALEZA

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

S657p Soares, Vitor Hugo Sombra.
A POLÍTICA DE INCENTIVO À CABOTAGEM (BR DO MAR) PREVISTA NO PROJETO DE LEI N° 4.199/2020 E A APLICABILIDADE DA LEI DO PAVILHÃO AOS CONTRATOS DE TRABALHO DOS TRIPULANTES DE EMBARCAÇÕES ESTRANGEIRAS AFRETADAS POR TEMPO / Vitor Hugo Sombra Soares. – 2021.
49 f. : il. color.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Direito, Curso de Direito, Fortaleza, 2021.
Orientação: Prof. Dr. Regnoberto Marques de Melo Junior.

1. Lei do Pavilhão. 2. BR do Mar. 3. Política de Incentivo à Cabotagem. 4. Direito Marítimo. I. Título.

CDD 340

VITOR HUGO SOMBRA SOARES

A POLÍTICA DE INCENTIVO À CABOTAGEM (BR DO MAR) PREVISTA NO PROJETO
DE LEI Nº 4.199/2020 E A APLICABILIDADE DA LEI DO PAVILHÃO AOS
CONTRATOS DE TRABALHO DOS TRIPULANTES DE EMBARCAÇÕES
ESTRANGEIRAS AFRETADAS POR TEMPO

Monografia apresentada ao Curso de Direito da
Faculdade de Direito da Universidade Federal
do Ceará, como requisito parcial para obtenção
do título de Bacharel em Direito.

Orientador: Prof. Dr. Regnoberto Marques de
Melo Júnior

Aprovada em: __/__/____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Regnoberto Marques de Melo Júnior (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Ms. Matias Joaquim Coelho Neto
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Esp. Mariana Soares Félix
Membro Externo

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, a Deus, por ter abençoado cada passo dessa trajetória, desde o início de tudo.

À minha mãe, que sempre foi o suporte que me permitiu estar aqui hoje, cujos anos foram dedicados à minha educação e desenvolvimento como cidadão.

Ao meu pai (*in memoriam*), que tão precocemente nos deixou, e certamente se alegra, onde estiver, com tamanha conquista.

À Carlos Frederico Mesquita Brasil (*in memoriam*), cujas contribuições foram extremamente importantes em minha vida.

Às minhas avós, Maria Irismar Sombra e Maria Borges da Silva (“Picota” – *In memoriam*), pelo imenso amor que sempre recebi.

A todos os amigos que, de alguma forma, tenham contribuído ao longo dessa caminhada, em especial a Felipe Giffoni e Levy Chacon.

À Laís Miranda, que tem sido um ponto fundamental de apoio em meio a tantas adversidades;

Aos amigos que fiz na Rabb Carvalho Advocacia, por todas as lições, contribuições pessoais e aprendizados que pude obter ao longo dos últimos anos.

Ao Prof. Dr. Regnoberto Marques de Melo Júnior, pela excelente orientação na construção do presente trabalho.

Aos professores participantes da banca examinadora, Prof. Ms. Matias Joaquim Coelho Neto e Esp. Mariana Soares Félix pelo tempo, pelas valiosas colaborações e sugestões.

A todos os professores da Faculdade de Direito da UFC, por todas as valiosíssimas contribuições obtidas ao longo dos últimos cinco anos.

“Não existe vento favorável para o marinheiro
que não sabe aonde ir.” (SÊNECA, s.d.).

RESUMO

Visando diversificar e equilibrar a matriz logística brasileira, que é refém da utilização de suas rodovias para o transporte de carga, o Governo Federal, em 11 de agosto de 2020, enviou ao Congresso Nacional o Projeto de Lei nº 4.199, que institui a Política de Incentivo à Cabotagem, também conhecida como BR do Mar. Por meio deste, o Governo Federal visa incentivar, aumentar a competitividade da cabotagem no Brasil através da retirada de entraves burocráticos, criação de novas rotas e redução de custos de movimentação, resultando, assim, em um maior equilíbrio da matriz logística brasileira. O Projeto prevê ainda a possibilidade de afretamento de embarcação estrangeira de sua subsidiária integral estrangeira para operar a navegação de cabotagem. Dentre os requisitos para que o referido afretamento seja realizado, há a necessidade de que parte da tripulação seja brasileira, porém, o Projeto dispõe que aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada serão aplicadas as convenções internacionais, o que resulta na aplicação da lei do pavilhão aos tripulantes brasileiros que operem na cabotagem brasileira. Portanto, o presente estudo visa analisar a preponderância da lei do pavilhão em detrimento da legislação brasileira aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem nas embarcações estrangeiras afretadas na forma da BR do Mar, analisando as principais vantagens e desvantagens, o risco do uso de bandeiras de conveniência, como a jurisprudência pátria vem se posicionando e, por fim, propondo elucidções à problemática em estudo.

Palavras-chave: Lei do pavilhão; BR do Mar; Política de Incentivo à Cabotagem; Direito Marítimo.

ABSTRACT

Aiming to diversify and balance the Brazilian logistics matrix, which is hostage to the use of its highways for cargo transport, the Federal Government, on August 11, 2020, sent Bill No. 4,199 to the National Congress, which institutes the Policy of Incentive to Cabotage, also known as BR do Mar. Through this, the Federal Government aims to encourage, increase the competitiveness of cabotage in Brazil by removing bureaucratic obstacles, creating new routes and reducing handling costs, thus resulting in a greater balance of the Brazilian logistics matrix. The Project also foresees the possibility of chartering a foreign vessel from its wholly-owned foreign subsidiary to operate cabotage navigation. Among the requirements, there is a need for part of the crew to be Brazilian, however, the Project provides that the employment contracts of crew members operating in a foreign chartered vessel will be subject to application of the international conventions, which results in the application of the flag state law to the Brazilians members of the crew operating in Brazilian cabotage. Therefore, this study aims to analyze the preponderance of the flag state law in opposition of the Brazilian Law to the employment contracts of crew members operating in foreign vessels chartered in the manner of the BR do Mar, analyzing the main advantages and disadvantages, the risk of using flags of convenience, how the Brazilian jurisprudence has positioned itself and, finally, proposing clarifications to the problem under study.

Keywords: Flag state Law; BR do Mar; Cabotage Incentive Policy; Maritime Law.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Matriz de Transportes nos países (% de TKU)	18
--	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
AFRMM	Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante
BCP	<i>Bareboat Charter Party</i> (contrato de afretamento de embarcação a casco nu)
BDC	Bandeira de conveniência
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
MLC	<i>2006 Maritime Labour Convention</i> – Convenção sobre o Trabalho Marítimo
2006	de 2006
ILOS	Instituto de Logística e Supply Chain
OIT	Organização Interan
STF	Supremo Tribunal Federal
TCP	<i>Time Charter Party</i> (contrato de afretamento de embarcação por tempo)
TST	Tribunal Superior do Trabalho
VCP	<i>Voyage Charter Party</i> (contrato de afretamento de embarcação por viagem)

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	LOGÍSTICA: PRINCIPAIS ASPECTOS.....	15
2.1	Conceitos fundamentais de logística.....	15
2.2	Modais de transportes.....	16
2.3	Da matriz de transportes.....	18
3	PROGRAMA DE INCENTIVO AO TRANSPORTE POR CABOTAGEM PREVISTO NO PROJETO DE LEI Nº4.199/2020 (BR DO MAR)	20
3.1	Do Projeto de Lei nº 4.199/2020 (BR do Mar)	20
3.2	Da possibilidade de afretamento de embarcações estrangeiras.....	21
3.3	Da desnecessidade de suspensão de bandeira e aplicação da lei do pavilhão.....	23
4	DO USO DE BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA (BDC) E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS AOS TRIPULANTES BRASILEIROS QUE OPERAM NA EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA AFRETADA NA FORMA DA BR DO MAR	26
4.1	Do uso de bandeiras de conveniência.....	28
4.2	Dos impactos do uso de BDC em relação aos tripulantes brasileiros que operem na embarcação estrangeira afretada na forma da BR do Mar.....	29
5	DA ANÁLISE DAS DECISÕES DO TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO (TST).....	35
6	CONCLUSÃO	37
	REFERÊNCIAS	39
	APÊNDICE – PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020	40

1 INTRODUÇÃO

Desde os primórdios da humanidade, a navegação tem sido um dos principais motores do desenvolvimento mundial, possuindo grande importância política, econômica, social, estratégica e militar para grande parte das nações ao redor do globo.

Tal fato pode ser vislumbrado da própria formação geopolítica do Brasil, que possui cerca de 80% de sua população vivendo em um raio de 200 km de sua costa. Esta, por sua vez, possui extensão de cerca de 8,5 mil km, o que lhe garante o 14º lugar no ranking de países com maior extensão de costa, nada obstante os seus 18.616 km de vias economicamente navegáveis.

Todavia, em que pese ser uma nação desenvolvida no entorno de sua costa, o Brasil ainda é refém da utilização de suas rodovias para o transporte de cargas. Segundo a análise realizada pelo Instituto de Logística e Supply Chain (ILOS), o país, no ano de 2019, transportou 61% de suas cargas através de rodovias, 21% através de ferrovias, enquanto apenas 11% das cargas foram transportadas pelo modal aquaviário.

O desequilíbrio da matriz logística brasileira foi evidenciado após a greve dos caminhoneiros e o tabelamento do frete ocorridos no ano de 2018, o que levou o setor produtivo a buscar alternativas que reduzissem a dependência do modal rodoviário.

O transporte aquaviário, por sua vez, se desponta como uma possível alternativa para equilibrar a matriz logística brasileira, uma vez que possui benefícios como o custo inferior, menor taxa de emissão de CO₂ (gás carbônico) na atmosfera e, sobretudo, maior eficiência energética comparada com os demais modais de transporte de mercadorias.

Dessa forma, o Governo Federal, em 11 de agosto de 2020, enviou à Câmara dos Deputados o Projeto de Lei nº 4.199, que institui a Política de Incentivo à Cabotagem, também conhecida como BR do Mar. Por meio deste, o Governo Federal visa incentivar, aumentar a competitividade da cabotagem no Brasil através da retirada de entraves burocráticos, criação de novas rotas e redução de custos de movimentação, resultando, assim, em um maior equilíbrio da matriz logística brasileira.

Para tanto, a proposta – já aprovada pela Câmara dos Deputados e que atualmente se encontra na fase de emendas pelo Senado Federal – prevê a possibilidade de afretamento de embarcações estrangeiras para operarem na cabotagem em território pátrio.

Destas, destaca-se a prevista no art. 5º do referido projeto, o qual prevê que a empresa habilitada poderá afretar por tempo determinado embarcações de sua subsidiária integral estrangeira para operar na navegação de cabotagem, desde que tais embarcações estejam sob sua propriedade, posse, uso e controle.

O projeto exige ainda que 2/3 da tripulação, assim como o comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas sejam obrigatoriamente brasileiros, sob pena de perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no país.

Todavia, muito embora preveja a quantidade mínima de tripulantes brasileiros que deverão operar nas referidas embarcações, o Projeto de Lei não impõe que durante o contrato de afretamento a embarcação afretada passe por suspensão de bandeira, de modo que poderá permanecer arvorando sua bandeira originária durante a vigência do contrato de afretamento.

Como consequência, a embarcação continua a ser uma extensão do território de sua bandeira, aplicando-se, portanto, a lei estrangeira em relação àqueles tripulantes que estejam exercendo suas funções nas referidas embarcações estrangeiras.

Isso porque, tradicionalmente, aplica-se a **lei do pavilhão**, isto é a legislação de bandeira de registro, aos contratos de tripulantes que operem nas referidas embarcações, que são consideradas extensão do território de registro.

Este princípio é previsto no Código de Bustamante de 1928, internalizada no Brasil através do Decreto nº 18.871, de 13 de agosto de 1929 e especialmente na Convenção sobre o Trabalho Marítimo (*Maritime Labour Convention – MLC 2006*), internalizada no país através do Decreto nº 10.671, de 09 de abril de 2021.

A referida prática já é incorporada pelas nações com grande poderio da navegação, como, comparativamente, também foi incorporado ao Regulamento (CEE) nº 3577/92, que disciplina o serviço de transporte marítimo de cabotagem nos países da União Europeia.

Não obstante, o art. 12 do projeto prevê que aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma da BR do Mar, serão aplicáveis regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos, referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, e a Constituição Federal.

Dessa forma, os brasileiros que compuserem a tripulação da embarcação estrangeira afretada se sujeitarão à legislação de inscrição de bandeira da embarcação.

Nesse sentido, vale destacar que a jurisprudência do TST tem entendido, ainda que de forma não unânime, pela incidência da lei do pavilhão em detrimento da legislação brasileira aos tripulantes contratados para laborar em navios que navegam em águas nacionais, internacionais e em alto mar.

A prevalência do Código de Bustamante de 1928 em face da legislação nacional pode, ainda, encontrar amparo no entendimento fundamentado no Tema de Repercussão Geral nº 210, do Supremo Tribunal Federal, o qual já reconheceu a preponderância da aplicabilidade

das normas e tratados internacionais em oposição à lei brasileira.

A referida prática já é comum nos estados-sede das grandes empresas de navegação ao redor do mundo, e desponta como uma alternativa bastante eficaz na redução do custo operacional das embarcações que operem na cabotagem brasileira, resultando em maior garantia de maior vantagem competitiva do referido modal no mercado e, por conseguinte, um maior equilíbrio da matriz logística brasileira – sem que, para tanto, seja necessário exaurir as condições dignas do trabalho.

Logo, o presente trabalho terá o intuito de analisar a preponderância da lei do pavilhão em detrimento da legislação pátria em relação aos contratos de trabalho dos marítimos, analisando-se quais seriam as principais vantagens, desvantagens, bem como propor elucidações à problemática em análise.

2. LOGÍSTICA: PRINCIPAIS ASPECTOS

2.1. Conceitos fundamentais de logística

Inicialmente utilizada apenas no contexto militar, a palavra logística advém do verbo francês *loger*, que significa alojar. *Loger* era a palavra utilizada o abastecimento de soldados que se encontravam longe de suas bases militares com o intuito de vencer os conflitos que estavam inseridos (LARRAÑAGA, 2003).

A importância da logística transcendeu a esfera militar especialmente na segunda metade do Século XX, em virtude, especialmente, da vertiginosa ascensão do comércio internacional, que somente se viabiliza mediante uma logística eficaz e com custo acessível aos seus usuários.

A difusão do comércio internacional, intensificada no século passado pelo fenômeno da globalização, fez com que a logística fosse enxergada não apenas como mero transporte de cargas e pessoas de um ponto a outro, mas como um processo estratégico que pode trazer diversas vantagens competitivas ao mercado, impactando no desenvolvimento às nações e no acesso de seus cidadãos a diversos produtos.

Assim, a logística pode ser entendida atualmente como a utilização dos diversos modais de transportes disponíveis e capazes operacionalmente que possibilitem a realização da negociação das mais diversas cargas e produtos dentro e fora de um mesmo país.

Nesse sentido:

A logística é a responsável pelo planejamento, operação e controle de todo o fluxo de mercadorias e informação, desde a fonte fornecedora até o consumidor. Assim, dentro do espírito da empresa moderna, o básico da atividade logística é o atendimento do cliente. A Associação Europeia de Logística levantou que 10,1% do preço final de um produto resulta do custo de logística, isso sem contar que a implantação das ferramentas de logística integrada já havia reduzido estes custos em 30% em 1987 este número era de 14,3%.

(MARTINS; ALT, 2007, p 252)

Afinal, “Caso fosse viável produzir todos os bens e serviços no ponto onde eles são consumidos e as pessoas desejassem viver onde as matérias-primas e a produção se localizassem então a logística seria pouco importante” (Ballou, 2007, p.23).

Para viabilizá-la, Keedi (2004, p.24) afirma que “A tomada de decisão da logística de transporte deve passar pela correta opção entre os modais e as operações disponíveis e viáveis, que poderão proporcionar o alcance das metas propostas”. Ou seja: para que haja logística, é necessário que haja utilização dos modais disponíveis e capazes operacionalmente para realizar o que lhes for exigido.

2.2. Modais de transporte

Os modais de transporte são classificados conforme o ambiente no qual se locomovem, podendo ser aéreo, terrestre (ferroviário, rodoviário e dutoviário) e aquaviário (marítimo e hidroviário). A escolha do modal mais adequado deve ser planejada desde o momento da negociação da aquisição dos bens que serão transportados, uma vez que os custos com o pagamento de frete impactam o preço final da mercadoria.

Frete, é importante destacar, é a contraprestação ofertada pela parte interessada na utilização dos serviços de transporte. Em outras palavras, refere-se tão somente à quantia em dinheiro paga pelo transporte de produtos. O valor que será cobrado pelo transportador é resultado da composição de diversos fatores, valorados a depender do modal utilizado, e, naturalmente, influencia diretamente na escolha do modal pelas partes envolvidas.

Cada modal possui suas vantagens e desvantagens específicas, cabendo ao usuário contrabalancear suas necessidades com a oferta de transporte disponível.

O modal aéreo, por exemplo, possui como grande vantagem sua agilidade, sendo recomendada sua utilização para mercadorias de alto valor agregado, pequenos volumes e encomendas urgentes. No entanto, o frete tende a ser mais elevado, dado o alto custo de sua infraestrutura.

Já os modais terrestres são recomendados para o transporte de mercadorias de alto valor agregado ou perecível, possuindo suas vantagens na utilização consistentes na agilidade e rapidez na entrega da mercadoria em curtos espaços a percorrer, bem como o fato de que ‘a unidade de carga vai até a mercadoria’, e não o inverso, que ocorre nos demais modais. Porém, diversos fatores contrapõem as vantagens apontadas, como seu expressivo valor do frete, sua reduzida capacidade de carga, o alto nível de poluentes emitidos e a alta probabilidade de avarias em relação aos demais modais.

Por fim, o modal aquaviário é o modal de transporte de cargas e passageiros mais antigo que a humanidade possui. É dividido em fluvial, lacustre e marítimo.

A navegação fluvial é aquela efetuada através de rios. Apesar de ser um modal benéfico para transportes de cargas e pessoas em regiões interiores, há notória limitação em seu uso, uma vez que o mesmo depende do curso fluvial, exigindo que os usuários estejam localizados em suas proximidades ou utilizem outro modal para complementar o transporte.

No Brasil, a mencionada modalidade de transporte é pouco utilizada para a movimentação de mercadorias em razão de diversos fatores, como a presença de diversas quedas

d'água nos cursos fluviais (ex.: rios Tietê, Paraná, Tocantins e Araguaia) e a distância existente entre os grandes rios navegáveis (ex.: rios São Francisco e Paraguai) e os maiores centros urbanos do país. A navegação fluvial, no Brasil é representada em sua maior parte pela Hidrovia do Solimões-Amazonas, que é a hidrovia mais importante do “Arco Norte”

O Brasil possui cerca de 45.000km de rios navegáveis, dentre os quais são utilizados apenas cerca de 28.000km, devido a empecilhos logísticos decorrentes, principalmente, da falta de infraestrutura.

A navegação lacustre, por sua vez, é restrita às poucas regiões ao redor do globo que possuem grandes lagos navegáveis. A referida modalidade de transporte aquaviário é vista, por exemplo, na região dos Grandes Lagos entre o Canadá e os Estados Unidos.

No Brasil, a navegação lacustre é exercida principalmente na Lagoa dos Patos, que liga as cidades do Rio Grande à capital Porto Alegre, no Rio Grande do Sul, e na Lagoa Mirim, que liga o Brasil ao Uruguai.

Já a navegação marítima, exercida nos mares e oceanos, é a mais importante do mundo, sendo o modal utilizado em mais de 90% das movimentações de comércio internacional exercidas ao redor do globo.

As principais vantagens para a utilização do referido modal se referem à grande quantidade e variedade de cargas aptas a serem transportadas em um mesmo navio e o custo do frete, que costuma ser bem abaixo de outros modais como o aéreo.

Porém, na medida em que a utilização do modal em comento resulta no envolvimento de vultoso capital econômico, tal fato atrai a possibilidade de que os transportadores possam amargar enormes prejuízos, ocasionados mediante a dificuldade de controlar ou suportar as imprevisíveis, irresistíveis e inevitáveis intempéries da natureza.

Assim, em que pese o fato de que os transportadores marítimos têm cada vez mais adotado rigorosas medidas de prevenção e teoricamente eficazes, surge a necessidade de obtenção de garantias, como seguros, para prosseguir com a aventura marítima.

Outros fatores que pesam contra o transporte marítimo são a baixa velocidade em que o transporte é efetuado, a distância entre os portos e os centros de produção e a relativamente alta taxa de avarias de carga.

A navegação pode ainda ser dividida entre navegação de cabotagem e navegação de longo curso, a depender das rotas que são efetuadas. Se realizada entre portos de nações distintas, é denominada navegação de longo curso.

Já a **navegação de cabotagem**, nos termos da Resolução Normativa nº18/2017 da Agência Nacional de Transporte Aquaviários - ANTAQ, pode ser entendida como aquela

“realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou esta e as vias navegáveis interiores”.

2.2. Matriz logística

Os modais de transporte acima explanados compõem a **matriz logística** ou **matriz de transporte** de um determinado país, e são utilizados conforme a disponibilidade e viabilidade em um país.

Acerca da matriz logística brasileira, BATISTA; NOGUEIRA (2015) afirmam que “O País possui uma matriz logística cara, que reduz sobremaneira a competitividade. Observamos a excessiva dependência de rodovias, malha ferroviária deficiente, burocracia nos portos, pífio transporte aéreo e infraestrutura deficiente nos portos e aeroportos além de um incipiente modal dutoviário”.

Tais fatos são confirmados pelos dados da ILOS – Instituto de Logística e Supply Chain, que conclui que, em 2017, 12,3% do PIB brasileiro correspondem aos custos logísticos enfrentados. Tais dados apontam ainda que as empresas, por sua vez, gastam cerca de 7,6% de sua receita líquida com custos com transporte, estoque e armazenagem.

Os altos custos se dão, em grande parte, em virtude da enorme dependência que o Brasil possui em relação ao transporte rodoviário, em detrimento dos demais modais de transporte. Somam-se a isso a enorme burocracia e a ainda deficiente infraestrutura existentes no país.

Segundo estudos da ILOS, “em 2019, o Brasil movimentou 61% de suas cargas através das rodovias, considerando os TKUs (tonelada-quilômetro útil) movimentados. No mesmo período, 21% das cargas seguiram pelo modal ferroviário, 12% por cabotagem, 4% por dutos, 2% por hidrovias e menos de 1% pelo modal aéreo”.

Em comparação com a logística de outros países semelhantes, observa-se a enorme discrepância entre a utilização dos modais no Brasil. O Japão, por exemplo, movimenta 48% de suas cargas através do modal Aquaviário (cabotagem e hidroviário), enquanto a China faz amplo uso de sua costa para movimentar 25% de suas cargas, enquanto 23% das cargas são movimentadas pelo enorme potencial hidrográfico. O Canadá, por sua vez, faz grande uso de dutos, que correspondem a 40% de sua matriz logística, enquanto a Austrália faz uso massivo do modal ferroviário, correspondendo a 55%. Vejamos a Figura 1:

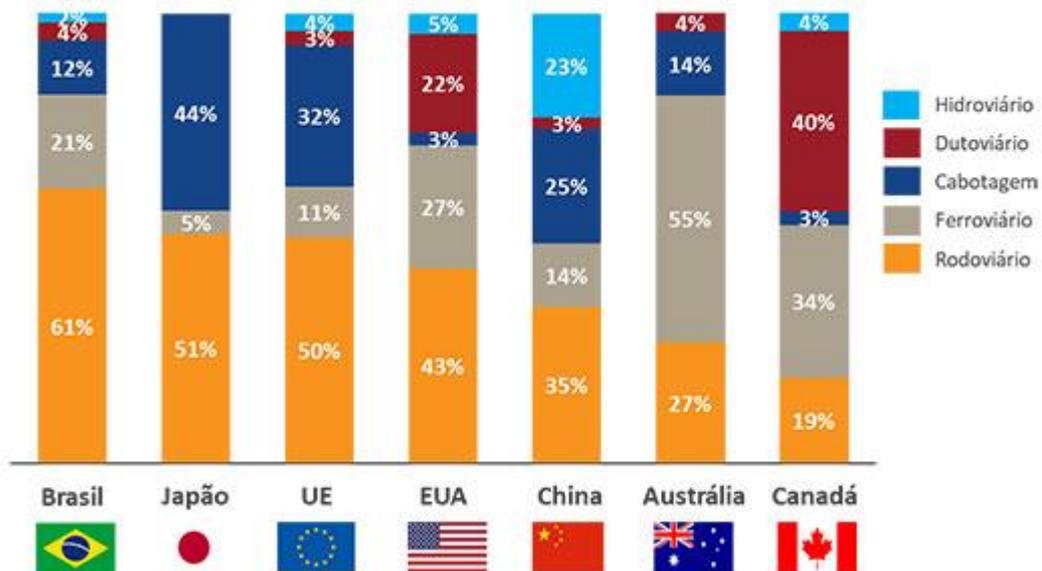


Figura 1: Matriz de Transportes nos países (% de TKU).

Fontes: ILOS (Brasil); National Bureau of Statistics of China, Bureau of Transportation Statistics (EUA), Eurostat (UE), North American Transportation Statistics (Canadá), Department of Infrastructure, Transport, Cities and Regional Development (Austrália), Statistics Bureau (Japão).

Essa enorme dependência do modal rodoviário foi evidenciada através da greve dos caminhoneiros ocorrida no primeiro semestre de 2018, fruto de reivindicações da classe ao Poder Público por conta dos sucessivos e frequentes aumentos nos preços dos combustíveis, especialmente o diesel. Muito embora o bloqueio tenha durado apenas onze dias, o PIB brasileiro caiu 3,8% no mês da paralisação.

Sobre o tema, podemos afirmar que:

A crise de abastecimento pela qual o Brasil atravessou em 2018 trouxe um alerta para a matriz de transporte nacional, visto que expôs a dependência do País a um único modal e demonstrou a necessidade de diversificação e a subutilização de outros modais mais eficientes, com destaque para o transporte marítimo por cabotagem e águas interiores. (CARVALHO, 2019)

A diversificação da utilização dos modais veio a ser observada na prática: segundo dados da ANTAQ, em números absolutos, o Brasil movimentou, no ano de 2018, 93.823.925 toneladas de carga apenas na cabotagem, o que representou um aumento de 3,46% em relação ao ano anterior de 32,17% em relação ao ano de 2010, utilizado aqui como parâmetro.

Tratam-se de números irrisórios ao se observar que, apenas no primeiro semestre de 2021, foram movimentadas 118.228.329 toneladas de carga na cabotagem, o que representa, apenas no referido período, um acréscimo de 26,01% em relação ao ano completo de 2018 e 66,55% em relação ao mesmo parâmetro do ano de 2010.

Não poderia ser diferente: o Brasil possui mais de 8,5 mil km de costa, o que lhe garante o 14º lugar no ranking de países com maior extensão de costa. Além de sua enorme costa marítima, o país possui ainda cerca de 18.616 km de vias economicamente navegáveis.

A enorme costa e a grande quantidade de vias economicamente navegáveis expõem o enorme potencial logístico a ser explorado pelo país, o que põe ainda mais em xeque a hegemonia da utilização do transporte rodoviário e que pode resultar na redução dos altos custos logísticos do país.

3. DO PROGRAMA DE INCENTIVO AO TRANSPORTE POR CABOTAGEM PREVISTO NO PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

3.1. Do Projeto de Lei nº 4.199/2020 (BR do Mar)

Vislumbrando o enorme potencial logístico do país, o Governo Federal enviou em 11 de agosto de 2020 o Projeto de Lei nº 4.199 ao Congresso Nacional, visando estabelecer o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, também conhecido como BR do Mar, que altera cinco leis federais e revoga dois decretos e dispositivos de oito leis diferentes.

Seus principais objetivos, conforme se observa de seu primeiro artigo, são ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem, incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem, ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem, incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais, estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira, revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem com as políticas de construção naval.

Da mesma forma, o projeto visa incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira e, por fim, otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

O projeto ainda possui como diretrizes a segurança nacional, a estabilidade regulatória, a regularidade da prestação das operações de transporte, a otimização do uso de embarcações afretadas, o equilíbrio da matriz logística brasileira, o incentivo ao investimento privado, a promoção da livre concorrência e a otimização do emprego de recursos públicos.

Igualmente, o projeto objetiva a **contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais**, a inovação e desenvolvimento científico e tecnológico, o desenvolvimento sustentável e, por fim, transparência e integridade.

Para tanto, a proposta – já aprovada pela Câmara dos Deputados e que atualmente se encontra na fase de emendas pelo Senado Federal – prevê a possibilidade **de afretamento de embarcações estrangeiras** para operarem na cabotagem em território pátrio.

O Projeto de Lei prevê ainda a concessão de benefícios às embarcações estrangeiras afretadas na forma da BR do Mar, como a destinação do produto da arrecadação do AFRMM e a observância às mesmas condições comerciais para a prestação dos serviços de praticagem e dos serviços de apoio portuário.

No entanto, as embarcações estrangeiras afretadas na forma da BR do Mar ainda devem observar algumas obrigações, como a necessidade de submeter-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras e a obrigatoriedade da cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil.

Dentre as obrigações da embarcação estrangeira, o Projeto prevê ainda que as embarcações estrangeiras devem ter tripulação composta de, no mínimo, 2/3 (dois terços) de brasileiros em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade, incluídos o convés e as máquinas, de caráter contínuo.

Da mesma forma, é instaurada a obrigatoriedade de que o comandante, o mestre de cabotagem, o chefe de máquinas e condutor de máquinas sejam brasileiros, com o nítido teor de dar efetividade à diretriz prevista no art. 2º, IX, do Projeto, isto é, promover a contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais.

3.2. Da possibilidade de afretamento de embarcações estrangeiras

Como já foi relatado anteriormente, as embarcações estrangeiras poderão operar em território pátrio na forma da BR do Mar através da realização de contrato de afretamento por tempo determinado. Vejamos:

Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá **afretar por tempo** embarcações de sua subsidiária integral estrangeira para operar a navegação de cabotagem, desde que essas embarcações estejam:

- I - em sua propriedade; ou
- II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de **afretamento a casco nu**.

O afretamento de embarcações, no âmbito do direito marítimo, é instrumentalizado mediante contrato de afretamento firmado entre o fretador, isto é, quem dá a embarcação em

um contrato de afretamento, e em um afretador, ou seja, quem toma a embarcação em um contrato de afretamento.

A realização de contrato de afretamento entre o fretador e afretador não implica em transferência da propriedade da embarcação, mas tão somente na transferência, entre as partes, dos direitos da posse sobre a mesma, isto é, dos direitos de usar, dispor e fruir do bem. Tal fato se dá em virtude da natureza *sui generis* da embarcação, que muito embora seja um bem móvel, possui atributos e obrigações típicas de bens imóveis, como o registro como forma de demonstrar sua propriedade.

O contrato de afretamento trata-se de um contrato típico de direito marítimo, o que pode ser facilmente verificável em relação ao que é transferido mediante sua celebração. Isso porque a gestão de uma embarcação é classicamente dividida entre gestão náutica e gestão comercial.

Enquanto a gestão náutica diz respeito à prestabilidade da embarcação para exercer sua principal atividade, isto é, navegar – o que se dá através de condições ideais de maquinário, tripulação, conservação e aprovisionamento -, a gestão comercial, como o próprio nome já indica, diz respeito à carga e ao frete, sendo responsável por angariar contratos, relacionamento com intermediários e afins.

Tal distinção é absolutamente salutar, na medida em que existem três modalidades de afretamento, quais sejam, afretamento por viagem (*Voyage Charter Party* – VCP), afretamento por tempo (*Time Charter Party* – TCP) e afretamento a caso nu (*Bareboat Charter Party* – BCP).

Enquanto nas modalidades de afretamento por tempo (TCP) e por viagem (VCP) é transferida apenas a gestão comercial da embarcação, permanecendo a gestão náutica com o fretador, na modalidade de afretamento a casco nu (BCP).

Sobre o tema, vejamos o que nos ensina Godofredo Mendes Vianna (2018):

Antes de conceituar tais contratos, é oportuno lembrar que recaem sobre uma embarcação os atributos da propriedade de coisas, a saber: os direitos de usar, fruir e dispor.

O direito de usar se associa ao direito de ter a posse da embarcação, e, conseqüentemente, o direito de exercer a gestão náutica. A gestão náutica do navio consiste em dotar o navio com comando, tripulação adequada, combustível, provisões e todas as demais providências necessárias para que o navio se lance ao mar.

O direito de fruir a embarcação consiste na obtenção dos benefícios decorrentes do emprego comercial do navio, o qual se dá através de contratos de afretamento ou transporte.

O direito de dispor da embarcação é aquele que dá ao proprietário o direito de alienar a embarcação a terceiros, ou até mesmo alterá-la ou desmanchá-la.

Como se vê da redação do art. 5º do Projeto de Lei nº 4.199/2020, já transcrito no

início deste subcapítulo, observa-se a expressa previsão de que as embarcações estrangeiras serão afretadas por tempo pelas empresas que estiverem habilitadas na forma da BR do Mar. O Projeto tratou, inclusive, de delimitar a duração máxima do contrato de afretamento em 36 meses, prorrogáveis por mais 12 meses, mediante ato do Poder Executivo Federal.

Portanto, o afretamento da embarcação estrangeira será na modalidade por tempo (TCP), de modo que a gestão comercial ficará a cargo da empresa nacional e a gestão náutica permanecerá com a empresa estrangeira

Ou seja: o afretador, que no caso será a empresa nacional habilitada na forma da BR do Mar, ficará responsável pelos assuntos relacionados aos contratos de transporte, venda de frete, relação com terceiros e autoridades públicas, enquanto a empresa estrangeira permanecerá a cargo dos assuntos relacionados à fluidez e navegabilidade da embarcação, bem como sua conservação, provisionamento e equipagem.

Ainda nesse contexto, outro ponto que merece destaque é que não é qualquer embarcação estrangeira que poderá ser afretada na forma da BR do Mar. O legislador tratou de delimitar que apenas embarcações da subsidiária integral estrangeira da empresa habilitada nos moldes do novo regime poderão ser afretadas.

Inclusive, as empresas que (i) já o são ou (ii) possuem subsidiárias integrais estrangeiras normalmente já são empresas consolidadas no mercado, que já possuem grandes frotas e sólida *expertise* no mercado de transporte marítimo de cargas. É por esta razão, inclusive, que o Projeto abole a clássica divisão entre gestão comercial e náutica, certo que a *expertise* de tais empresas mitiga – mesmo que parcialmente - os riscos decorrentes da concentração da administração da embarcação sob uma única empresa.

3.3. Da desnecessidade de suspensão de bandeira e aplicabilidade da lei do pavilhão

Nesse sentido, é importante esclarecer que muito embora haja a previsão de afretamento de embarcação de sua subsidiária integral estrangeira, o Projeto de Lei se abstém quanto à exigência de suspensão de bandeira da embarcação estrangeira para que a mesma arvore bandeira brasileira enquanto operar no Brasil.

Assim, a embarcação estrangeira afretada poderá permanecer arvorando sua bandeira de origem enquanto desempenha o contrato de afretamento, de modo que permanece sendo, para todos os fins, uma extensão do território do país em que houve a inscrição. Afinal, conforme dispõe o art. 91 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), internalizada no Brasil através do Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990, “Os navios

possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar”.

Como resultado, suas relações jurídicas serão, via de regra, regidas pela **lei do pavilhão**, que nada mais é que a aplicação da legislação de inscrição da bandeira da embarcação. Sua aplicação é reconhecida no âmbito do direito internacional privado, sendo aplicável no Brasil por força do Código de Bustamante de 1928, internalizado no Brasil através do Decreto nº 18.871, de 13 de agosto de 1929, que assim dispõe:

Art. 274. A nacionalidade dos navios prova-se pela patente de navegação e a certidão do registro, e tem a bandeira como signal distinctivo apparente.

Art. 275. A lei do pavilhão regula as formas de publicidade requeridas para a transmissão da propriedade de um navio.

Art. 277. Regulam-se pela lei do pavilhão os direitos dos credores, depois da venda do navio, e a extinção dos mesmos.

Art. 278. A hypotheca maritima e os privilegios e garantias de character real, constituidos de accôrdo com a lei do pavilhão, têm offeitos extraterritoriaes, até nos paizes cuja legislação não conheça ou não regule essa hypotheca ou esses privilegios.

Art. 279. Sujeitam-se tambem à lei do pavilhão os poderes e obrigações do capitão e a responsabilidade dos proprietarios e armadores pelos seus actos.

Art. 280. O reconhecimento do navio, o pedido de pratico e a policia sanitaria dependem da lei territorial.

Tal distinção é absolutamente relevante na medida em que o Projeto prevê que 2/3 da tripulação, além do comandante, o mestre de cabotagem, o chefe de máquinas e condutor de máquinas devem ser brasileiros. Ao dispor como as referidas relações trabalhistas serão reguladas, o Projeto de Lei prevê que:

Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei **serão aplicáveis as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos**, referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, e a Constituição Federal.

Parágrafo único. O disposto em instrumento de acordo ou convenção coletiva de trabalho precederá outras normas de regência sobre as relações de trabalho a bordo.

Nesse sentido, as regras internacionais preveem justamente a aplicabilidade da lei do pavilhão à tripulação. Vejamos a referida previsão no Código de Bustamante de 1928:

Art. 281. As obrigações dos officiaes e gente do mar e a ordem interna do navio subordinam-se à lei do pavilhão.

Foi justamente buscando reforçar esta previsão, sobretudo no âmbito trabalhista,

que o Governo Federal publicou, em 12 de abril de 2021, o Decreto nº 10.671, de 09 de abril de 2021, o qual promulgou a Convenção sobre o Trabalho Marítimo (*Maritime Labour Convention* – MLC 2006), aprovada na 94ª Conferência Internacional do Trabalho, realizada em 7 de fevereiro de 2006 pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) em Genebra.

Tal qual no Código de Bustamante de 1928, a MLC 2006, em seu Artigo V, item 2, consagra a lei do pavilhão como aplicável aos tripulantes que estão operando na embarcação estrangeira. Vejamos:

Artigo V

2. Todo Membro exercerá efetivamente sua jurisdição e controle sobre os navios que arvorarem sua bandeira, estabelecendo um sistema destinado a assegurar o cumprimento dos requisitos desta Convenção, inclusive inspeções periódicas, relatórios, monitoramento e o recurso a processos judiciais em conformidade com a legislação aplicável.

A aplicabilidade da lei do pavilhão, ao menos em tese, existe porque em uma embarcação, existem tripulantes de diversas nacionalidades, que desempenham suas atividades em diversas nações ao redor do globo. Dessa forma, seria impossível atentar-se a todas as regras e ditames trabalhistas previstos nas legislações das mais diversas nações ao redor do globo, certo que tal fato resultaria na discrepância de tratamento entre trabalhadores que desempenham as mesmas funções a bordo.

Nada obstante, considerando ainda tal fato, a lei do pavilhão constitui, ao menos em tese, em uma facilitação ao trabalhador para encontrar a jurisdição competente para processar e julgar a ação trabalhista que venha a propor.

Ainda sobre o tema, a justificativa da adoção da referida regra é explicada com louvor por Daniela Gonçalves dos Santos (2020):

O contrato de trabalho do marítimo apresenta elementos de estraneidade, na medida em que os sujeitos, o tripulante e o armador, possuem, frequentemente, nacionalidades diversas e, ainda, o navio costuma ser registrado em países sem vínculo genuíno com o empregador, conduta que se trata de uma estratégia empresarial, denominada no Direito Marítimo de bandeira de conveniência. Em razão disso, é dito que tal contrato possui conexão internacional, o que enseja um conflito espacial de normas trabalhistas.

Esse conflito de normas trabalhistas no espaço é solucionado, em regra, pela aplicação da Lei da Bandeira, orientação prevista no Código de Bustamante de 1928, que foi ratificado pelo Brasil, tendo aqui entrado em vigor em 1929. Esse o elemento de conexão empregado para reger as relações trabalhistas a bordo de uma embarcação.

Tendo em vista que, geralmente, o trabalho a bordo do navio se desenvolve em vários locais, a aplicação da Lei do Pavilhão, em tese, consiste numa facilitação do acesso à justiça pelo trabalhador, pois seria inviável que o trabalhador marítimo propusesse uma demanda trabalhista em cada local em que tenha prestado serviços. Entretanto, quando essa regra causar mais prejuízos do que benefícios ao tripulante marítimo,

deve-se abrir espaço para a aplicação de elementos de conexão mais aptos a garantirem um patamar mínimo de direitos a ele.

Porém, é importante ter em mente que, tratando-se de cabotagem, ou seja, não havendo navegação de portos de diferentes países, o principal impacto será a mitigação do chamado “custo Brasil”, oriundo das diversas obrigações e encargos trabalhistas previstos na legislação brasileira.

Segundo dados do Observatório Nacional de Transporte e Logística da Empresa de Planejamento e Logística S.A - EPL, a cabotagem já custa, em média, 60% menos que o modo rodoviário e 40% menos que o ferroviário. Com o advento da BR do Mar, as estimativas do Observatório da EPL é que poderemos ter reduções de mais de 15% em relação ao valor praticado atualmente, que é gerada por todos os benefícios previstos na lei, o que inclui ainda a aplicabilidade da lei do pavilhão aos tripulantes que operem em embarcação estrangeira.

Tal redução impacta não só os preços dos fretes da mercadoria – e, conseqüentemente, seu barateamento frente ao consumidor final -, mas ainda ao estímulo de que haja a exploração da cabotagem do país, o que resulta na contratação de tripulantes brasileiros e, por conseguinte, redução do desemprego.

4. DO USO DE BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA (BDC) E SEUS POSSÍVEIS IMPACTOS AOS TRIPULANTES BRASILEIROS QUE OPERAM NA EMBARCAÇÃO ESTRANGEIRA AFRETADA NA FORMA DA BR DO MAR

4.1. Do uso de bandeiras de conveniência

Como já foi exposto no capítulo anterior, o art. 91 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), internalizada no Brasil através do Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990, dispõe que “Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar”.

Da mesma forma, o Código de Bustamante de 1928, internalizado no Brasil através do Decreto nº 18.871, de 13 de agosto de 1929, prevê que “A nacionalidade dos navios prova-se pela patente de navegação e a certidão do registro, e tem a bandeira como signal distintivo aparente”.

Em outros termos, a prova da nacionalidade de uma embarcação se dá através de sua Provisão do Registro de Propriedade Marítima (PRPM), sendo este um dos documentos obrigatórios de bordo, bem como pela bandeira arvorada pela embarcação.

Nesse sentido, cabe rememorar que, tal como já foi exposto, o navio é considerado uma extensão do território de registro da embarcação, sendo-lhe aplicável o regime jurídico do

país em que a referida embarcação está registrada.

Porém, a referida regra pode ser manejada de modo a acarretar o descumprimento de obrigações trabalhistas. Dessa forma, em face das graves consequências jurídicas que tal fato acarreta, a CNUDM, tratou de regular, ainda no art. 91, item 1, que deve haver um vínculo substancial entre o Estado e o navio.

No entanto, por motivos de conveniência, os proprietários de embarcações, por vezes, registram suas embarcações em outros países para ter acessos a determinadas benesses em seu favor. Trata-se de uso do que se chama de bandeiras de conveniência (BDC).

Não se trata de um instituto novo, uma vez que documentos apontam que comerciantes britânicos do Século XVI já arvoravam bandeira espanhola em seus navios para ter acesso ao comércio nas Índias Ocidentais, cujo monopólio era exercido por portugueses e espanhóis. Da mesma forma, navios estadunidenses alteravam o pavilhão para burlar a Lei Seca então vigente.

Porém, o uso de bandeiras de conveniência como entendemos hoje se iniciou no Panamá, em 1924, e se intensificou durante a segunda guerra mundial, período em que os armadores passaram a transferir o registro de suas embarcações para países neutros como Panamá, Libéria e Honduras para proteger seus navios de possíveis ataques militares.

Com o crescimento exponencial do comércio internacional, percebeu-se que seria vantajoso transferir o registro de propriedade de embarcações a países que oferecessem impostos mais baixos ou poucos entraves burocráticos.

Porém, não é simples conceituar o que é bandeira de conveniência. Doutrinariamente, existem diversas correntes sobre quando uma transferência de registro constituiria, ou não, uso de bandeira de conveniência. Sobre o tema, MARTINS (2013), assim sintetiza a divergência doutrinária:

Atualmente, o termo Bandeira de Conveniência é um tema polêmico e se constitui numa das questões mais discutidas no universo marítimo; pois, dependendo de quem dele se utilize, torna-se passível de extremas e divergentes interpretações.

A Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes – ITF – considera bandeira de conveniência quando não existe nenhum vínculo genuíno entre o armador ou proprietário e o pavilhão do navio, ou seja, quando a propriedade beneficiária e o controle do navio estão sediados em país ou países diferentes ao da bandeira que o navio arvora.

O Comitê Econômico Social da Comunidade Europeia considera bandeira de conveniência a bandeira de qualquer país, permitindo o registro de sua propriedade estrangeira e o controle estrangeiro sob condições que, por quaisquer razões, são convenientes e oportunas para as pessoas que estão registrando os navios.

Metaxas, no livro “Flags of convenience”, define: “bandeiras de conveniência são as bandeiras nacionais daqueles estados, nos quais empresas de navegação registram seus navios, objetivando maximizar seus benefícios e minimizar seus custos, evitando a legislação econômica e outras legislações e as condições em fatores de emprego e de produção, que seriam aplicáveis em seus próprios países”.

Sintetizando todas as análises precedentes, as bandeiras de conveniência caracterizam-se, usualmente, por oferecerem total facilidade para registro, incentivos de ordem fiscal e não imposição de vínculo substancial entre o estado de registro e o navio. Simultaneamente às vantagens econômicas oferecidas por tais registros, ainda se elencam vantagens de ordem jurídica e operacional, tendo em vista que tais países adotam legislações internas, regulamentos e procedimentos de fiscalização menos severos sobre segurança marítima, que dificilmente conseguiriam sob sua própria bandeira.

Sobre o tema, são importantes ainda as considerações de DOS SANTOS (2020):

A bandeira de conveniência, também denominada bandeira de favor, de aluguel ou de complacência, é uma estratégia econômica que compreende o registro do navio em países que não possuem regulação para o trabalho marítimo ou, quando possuem, é de má qualidade regulatória. Atualmente, essa estratégia empresarial é considerada como uma evasão legal, haja vista que o país de registro da embarcação não tem controle sobre o armador e sequer existe um vínculo genuíno entre o Estado de registro e o proprietário do navio (FONSECA NETO, 2010, p. 32-33)

Nesse sentido, muito embora a CNUDM preveja que deve haver um vínculo substancial entre o Estado de registro da embarcação e o navio em si, a referida disposição não foi efetiva, uma vez que, segundo MARTINS (2013), em 2013, os vinte maiores países marítimos, pelo conceito de “origem dos proprietários da frota”, controlam 88% da tonelagem total registrada sob bandeiras de conveniência.

No referido estudo, observou-se ainda que cerca dos 65% dos navios mercantes do mundo navegam registrados em apenas dez bandeiras. Desses, cinco são bandeiras de conveniência (Panamá, Libéria, Chipre, Bahamas e Malta), um se trata de um segundo registro da Noruega, e o quinta bandeira utilizada é a da Grécia, que possui um registro bastante liberal.

Sua existência se justifica pela busca dos países supra citados em obter uma fonte diversa de arrecadação, normalmente oriunda das taxas anuais e aquelas oriundas do registro e transferência da matrícula das embarcações, que representam importante fonte de renda para tais nações.

Já em relação ao armador, as benesses são diversas, e perpassam desde a fuga das altíssimas obrigações fiscais e tributárias de seus países de origem, a praticamente inexistente fiscalização acerca do cumprimento das convenções internacionais sobre segurança a bordo até à possibilidade de transitar livremente em cenários de guerra.

4.2. Dos impactos do uso de BDC em relação aos tripulantes brasileiros que operem na embarcação estrangeira afretada na forma da BR do Mar

Porém, o que mais interessa a este estudo são os potenciais riscos causados pelo uso de BDC nas embarcações estrangeiras afretadas na forma da BR do Mar em relação à parcela da tripulação que, obrigatoriamente, deverá ser brasileira.

Afinal, rememore-se que (i) o projeto prevê que 2/3 da tripulação, além do comandante, o mestre de cabotagem, o chefe de máquinas e condutor de máquinas devem ser brasileiros; e que (ii) aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista no Projeto serão aplicáveis as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos.

A ideia prevista no Projeto é, possivelmente, evitar que o armador tenha que passar por uma suspensão de bandeira para que arvore bandeira brasileira e, com isso, tenha que sujeitar-se ao cumprimento da lei brasileira, o que certamente elevaria o custo da operação da embarcação como um todo, o que afastaria a tão sonhada competitividade da cabotagem brasileira.

Em um primeiro momento, pode-se imaginar que a preponderância da lei do pavilhão em detrimento da legislação brasileira poderá ocasionar diversos descumprimentos aos direitos trabalhistas dos trabalhadores brasileiros que operem nas embarcações estrangeiras afretadas na forma da BR do Mar.

Porém, convém rememorar que, recentemente, foi publicado o Decreto nº 10.671, de 09 de abril de 2021, o qual promulgou a Convenção sobre o Trabalho Marítimo (*Maritime Labour Convention – MLC 2006*), aprovada na 94ª Conferência Internacional do Trabalho, realizada em 7 de fevereiro de 2006 pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) em Genebra.

A MLC 2006 visa juntar-se à SOLAS, MARPOL e à STCW como um quarto pilar regulatório da indústria da navegação marítima no plano internacional e, para tanto, consolidou e atualizou cerca de 68 convenções e recomendações para a indústria marítima que já haviam sido adotadas previamente pela OIT.

A convenção possui três objetivos básicos: (i) estabelecer um conjunto sólido de direitos e princípios de aplicação imediata e mediata; (ii) permitir um grau considerável de flexibilidade na forma como os Membros implementam esses direitos e princípios; e (iii) assegurar, especialmente através do Título 5, que o cumprimento e o controle da aplicação dos direitos e princípios ocorram de maneira devidamente apropriada.

Com especial enfoque nos direitos fundamentais de segunda geração, a MLC consolida a liberdade de associação, a liberdade sindical e o reconhecimento efetivo do direito de negociação coletiva. Além disso, estabelece a eliminação de todas as formas de trabalho forçado, a efetiva abolição do trabalho infantil e a eliminação de discriminação em matéria de emprego e profissão.

Além disso, a convenção prevê que cada Membro signatário deverá prover um sistema de garantia financeira para prover acesso direto, cobertura suficiente e assistência financeira rápida para qualquer trabalhador marítimo de embarcação que arvore sua bandeira que se encontre em situação de abandono.

Em outras palavras, sob o regime da MLC, a tripulação abandonada terá, inclusive, que necessariamente ser repatriada às expensas do país de inscrição da embarcação em que estejam operando, mediante a disponibilidade de um sistema de garantia financeira determinado pelos Membros após consultas com organizações de armadores e trabalhadores marítimos interessados.

Segundo os dados da OIT, atualmente 97 países já possuem a MLC incorporada ao seu ordenamento jurídico, os quais correspondem ao total de 91% da arqueação bruta mundial, fato que demonstra o esforço da comunidade internacional em garantir um trabalho digno à denominada ‘gente do mar’.

Portanto, podemos observar que a redução de custos decorrente da aplicabilidade da lei do pavilhão aos contratos de trabalho dos tripulantes marítimos que estejam operando nas embarcações estrangeiras afretadas na forma da BR do Mar também vem acompanhada da certeza de condições mínimas de trabalho, em virtude do sólido conjunto de direitos e princípios contidos na MLC.

Afinal, caso haja descumprimento por parte de algum dos membros signatários, tal fato poderá resultar na aplicação de sanções pelos demais estados-membros ou mesmo na exigência da adoção de medidas corretivas.

Dessa forma, a MLC 2006 se apresenta como um verdadeiro ponto de inflexão indispensável para que a BR do Mar não se torne um mecanismo de sujeição de trabalhadores brasileiros a condições precárias de trabalho, garantindo-lhes condições mínimas para que possam exercer suas atividades sem que tenham seus direitos básicos vilipendiados pelas companhias de navegação.

Nada obstante, é necessário destacar ainda que há outro grande atrativo para que os tripulantes brasileiros operem nas embarcações estrangeiras afretadas na forma da BR do Mar mesmo com a aplicabilidade da lei do pavilhão. São os salários praticados, que costumam ser

consideravelmente maiores do que aqueles praticados em relação às empresas nacionais.

Isso posto caberá ao trabalhador marítimo ponderar e, preferencialmente, optar pelos navios que não façam uso de BDC ou, caso o façam, que ao menos seja de um país signatário da MLC 2006. Para que não haja essa ponderação pelo trabalhador, o Projeto poderia prever ainda que somente podem ser afretadas embarcações estrangeiras inscritas em países signatários das convenções internacionais que regulam o trabalho marítimo.

Porém, caberá a estudos futuros apontar se a promulgação da MLC 2006 efetivamente será eficaz para garantir que os direitos trabalhistas sejam respeitados.

5. DA ANÁLISE DAS DECISÕES DO TRIBUNAL SUPERIOR DO TRABALHO (TST)

Muito embora encontre amparo no Código de Bustamante de 1928, internalizado no Brasil através do Decreto nº 18.871, de 13 de agosto de 1929, a aplicação da lei do pavilhão ainda é controversa na jurisprudência pátria.

Diversas ações já foram ajuizadas por tripulantes – especialmente aqueles que operam em cruzeiros marítimos – perante o Judiciário brasileiro, sendo algumas destas levadas à instância máxima da Justiça do Trabalho, o Tribunal Superior do Trabalho (TST), cuja jurisprudência ainda é bastante dispar em relação ao tema.

A referida discussão, inclusive, se intensificou após a fixação da Tese de Repercussão Geral 210 pelo Supremo Tribunal Federal (STF), resultado do julgamento do Recurso Extraordinário nº 636.331/RJ. A referida lide versava acerca da preponderância, ou não, das Convenções de Varsóvia e Montreal sobre o Código de Defesa do Consumidor em relação às limitações de responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros. Na oportunidade, fixou-se a tese de que:

Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor.

Em um primeiro momento, pode-se concluir que o referido julgado não possui relação com o cerne da discussão objeto do presente estudo. No entanto, o referido julgado é salutar para a compreensão da controvérsia, na medida em que, precisamente, **estabelece no âmbito da mais alta Corte do país o reconhecimento da preponderância das convenções internacionais sobre a legislação pátria.**

Logo, caso a mesma sistemática seja adotada no objeto do presente estudo, teríamos como reconhecida, de uma vez por todas, a aplicabilidade da lei do pavilhão, prevista no Código de Bustamante de 1928, internalizada no Brasil através do Decreto n° 18.871, de 13 de agosto de 1929 e especialmente na Convenção sobre o Trabalho Marítimo (*Maritime Labour Convention* – MLC 2006), internalizada no país através do Decreto n° 10.671, de 09 de abril de 2021, afastando-se a lei brasileira.

Porém, a referida tese não veio a ser acolhida unanimemente pelo Tribunal Superior do Trabalho nos conflitos trabalhistas envolvendo tripulantes brasileiros que trabalham em embarcações estrangeiras, operando em águas jurisdicionais brasileiras ou não.

Uma parcela considerável do Tribunal – que vem crescendo ao longo dos últimos anos -, já possui o entendimento de que deve ser aplicada a lei da inscrição de bandeira da embarcação, por força das convenções internacionais ora vigentes.

No entanto, grande parcela dos acórdãos proferidos recentemente tem reconhecido a aplicabilidade do art. 3º, II, da Lei n° 7.064/82, que dispõe que será aplicada a lei brasileira de proteção ao trabalho quando for mais favorável que a legislação territorial, nos casos em que o brasileiro seja contratado no Brasil ou transferido por seus empregador para prestar serviço no exterior

É o caso da 2ª Turma do TST, que já possui orientação sedimentada no sentido de que é aplicável a lei brasileira de proteção ao trabalho por ser mais favorável ao empregador, aplicando-se o art. 3º, II, da Lei n° 7.064/82. Vejamos:

[...] EMPREGADO CONTRATADO PARA PRESTAR SERVIÇO EM NAVIO DE CRUZEIRO INTERNACIONAL. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. Inicialmente registra-se que a Tese de Repercussão Geral 210 do STF trata de extravio de bagagem de passageiro, e não de direito do trabalho. Assim, não há falar em contrariedade à referida tese de repercussão geral. Na hipótese, depreende-se do acórdão recorrido que o reclamante, brasileiro, foi contratado no Brasil para trabalhar como assistente de garçom embarcado em navio em temporada mista, para percorrer águas nacionais e internacionais. Assim, inafastável a aplicação da jurisdição nacional, consoante artigo 651, § 2º, da CLT. Acresça-se que, com o cancelamento da Súmula n° 207 do TST (Res. 181/2012, DEJT de 19, 20 e 23/4/2012), consolidou-se neste Tribunal o entendimento de que a Lei 7.064/1982 assegura ao empregado brasileiro que labora no exterior a aplicação da legislação brasileira de proteção ao trabalho sempre que ficar evidenciado ser essa mais favorável que a legislação territorial, nos termos do artigo 3º, inciso II, da Lei n° 7.064/82. Precedentes. Incidência do disposto na Súmula 333 do TST e no art. 896, § 7º, da CLT. Agravo de instrumento a que se nega provimento. [...]
(RRAg-1040-23.2017.5.09.0009, 2ª Turma, Relatora Ministra Maria Helena Mallmann, DEJT 06/08/2021).

AGRAVO. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO NA VIGÊNCIA DA LEI N° 13.015/2014 . CONTRATO INTERNACIONAL DE TRABALHO FIRMADO NO BRASIL. TRABALHO A BORDO DE NAVIO DE CRUZEIROS MARÍTIMOS NO BRASIL

E NO EXTERIOR. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL . DECISÃO DENEGATÓRIA DE SEGUIMENTO AO AGRAVO DE INSTRUMENTO COM FUNDAMENTO NO ARTIGO 255, INCISO III, ALÍNEAS "A" E "B", DO REGIMENTO INTERNO DO TST. Não merece provimento o agravo que não desconstitui os fundamentos da decisão monocrática pela qual se concluiu pela aplicação da legislação brasileira ao caso dos autos, uma vez que, com o cancelamento da Súmula nº 207 do TST pela Res. 181/2012, DEJT de 19, 20 e 23/4/2012, que dispunha que "a relação jurídica trabalhista é regida pelas leis vigentes no país da prestação de serviço e não por aquelas do local da contratação" , **firmou-se , neste Tribunal , o entendimento de que a Lei nº 7.064/82 assegura ao empregado brasileiro que labora no exterior a aplicação da legislação brasileira de proteção ao trabalho, sempre que ficar evidenciado ser essa mais favorável que a legislação territorial, nos termos do artigo 3º, inciso II, da Lei nº 7.064/82.** Agravo desprovido (Ag-AIRR-10955-87.2016.5.09.0088, 2ª Turma, Relator Ministro Jose Roberto Freire Pimenta, DEJT 25/06/2021).

Da mesma forma, a 7ª Turma do TST aplicou o entendimento de que é aplicável a lei brasileira:

"AGRAVO EM AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA - INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 40 DO TST - CONFLITO DE LEIS NO ESPAÇO - LEI DE REGÊNCIA - EMPREGADO CONTRATADO NO BRASIL PARA PRESTAR SERVIÇOS EMBARCADO EM NAVIO INTERNACIONAL .
[...] 4. Considerando esse cenário fático (contratação da reclamante dentro do território nacional), a relação de trabalho mantida entre as partes deve ser regida pela legislação brasileira , mais favorável ao empregado . Agravo desprovido" (Ag-AIRR-130382-63.2014.5.13.0015, 7ª Turma, Relator Ministro Luiz Philippe Vieira de Mello Filho, DEJT 07/02/2020).

Do mesmo modo, a 6ª Turma do TST, em recente acórdão proferido nos autos do Ag-AIRR-1201-83.2014.5.02.0445, acompanhou o voto da Relatora Ministra Katia Magalhaes Arruda para entender ser aplicável a legislação brasileira ao tripulante que opera em embarcação que arvora bandeira estrangeira, ante a mesma fundamentação. Vejamos:

[...] COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA BRASILEIRA. PRESTAÇÃO DE TRABALHO A BORDO DE NAVIO. CONTRATAÇÃO NO BRASIL. NAVEGAÇÃO EM ÁGUAS BRASILEIRAS E INTERNACIONAIS. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. 1 - Os argumentos invocados pela parte não conseguem desconstituir os fundamentos da decisão monocrática. 2 - Ressalta-se que, ao contrário do que alega a agravante, mostra-se inaplicável ao caso dos autos a Tese de Repercussão Geral nº 210 do STF, firmada no julgamento do RE 636331/RJ e assim fixada: " Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor ". A tese trata de relação de consumo atinente ao extravio de bagagem em voos internacionais, matéria distinta a examinada nesta demanda, que trata de relação de trabalho. 3 - No caso dos autos, conforme registrado expressamente na decisão monocrática: " dos trechos transcritos do acórdão recorrido, denota-se que o TRT consignou que "A legislação brasileira expressamente disciplina a situação de trabalhadores contratados no Brasil ou transferidos por seus empregadores para prestar serviço no exterior, conforme art. 1º da Lei 7.064/82, alterado pela Lei 11.962/09. O art. 3º da mencionada lei assegura a todo empregado contratado, no Brasil, mesmo prestando serviços no exterior, a aplicação da legislação brasileira, desde que seja mais favorável ao trabalhador ". 4 - Restou consignado, ainda, na

decisão monocrática agravada que " militando a favor da aplicação da legislação nacional, como veremos a seguir, tem-se que a celebração do contrato ocorreu no Brasil, atraindo a incidência do art. 9º do Decreto-Lei 4.657/42 (Lei de Introdução às normas do Direito Brasileiro), o qual determina que ' Para qualificar e regei" as obrigações, aplicar-se-á a lei do país em que se constituírem' ". **5 - Com efeito, deve ser mantida a decisão monocrática, pois, consoante nela bem assinalado, a jurisprudência desta Corte Superior, quanto à hipótese de trabalhador brasileiro contratado para desenvolver suas atividades em navios estrangeiros em percursos em águas nacionais e internacionais, é de que, nos termos do art. 3º, II, da Lei nº 7.064/82, aos trabalhadores nacionais contratados no País ou transferidos do País para trabalhar no exterior, aplica-se a legislação brasileira de proteção ao trabalho naquilo que não for incompatível com o diploma normativo especial, quando for mais favorável do que a legislação territorial estrangeira - sendo competente a Justiça do Trabalho para processar e julgar o feito. Há julgados.** 6 - Agravo a que se nega provimento" (Ag-AIRR-1201-83.2014.5.02.0445, 6ª Turma, Relatora Ministra Katia Magalhaes Arruda, DEJT 13/08/2021).

O referido acórdão, vale destacar, foi publicado no Diário Eletrônico da Justiça do Trabalho (DEJT) do dia 13 de agosto de 2021. Nesta mesma data, foram publicados no DEJT outros três acórdãos, desta vez emanados da 4ª Turma do TST nos autos dos Recursos de Revista nº RR-1001843-40.2016.5.02.0034 e RR-1877-63.2015.5.09.0651 e no Agravo em Recurso de Revista nº ARR-461-40.2018.5.12.0047.

Nos referidos julgamentos, a colenda 4ª Turma do TST, acompanhando o voto do relator, o Min. Alexandre Luiz Ramos, aplicaram o entendimento diametralmente oposto, isto é, que é aplicável a lei do pavilhão ao tripulante que prestou serviços em embarcação com bandeira estrangeira. Vejamos trecho do primeiro acórdão referenciado, cuja fundamentação é idêntica aos demais:

"RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO PELO RECLAMANTE. ACÓRDÃO REGIONAL PUBLICADO NA VIGÊNCIA DAS LEIS NºS 13.015/2014 E 13.456/17. 1. CONTRATAÇÃO EM TERRITÓRIO NACIONAL. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS NA COSTA BRASILEIRA E EM ÁGUAS INTERNACIONAIS. EMBARCAÇÃO COM BANDEIRA ESTRANGEIRA. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. TRANSCENDÊNCIA. NÃO CONHECIMENTO I. A Corte Regional entendeu que "embora o reclamante tenha sido contratado no Brasil e tenha chegado a laborar em águas brasileiras, ante os termos da inicial e da defesa, restou incontroverso que durante todo o contrato, também navegou em águas internacionais e recebia salário em moeda estrangeira ". Decidiu que " na hipótese dos autos deve incidir a regra geral, qual seja, a ' Lei do Pavilhão' ". II . A indústria do transporte marítimo internacional, inclusive de cruzeiros turísticos, tem caráter global, seja quanto à nacionalidade dos navios (pavilhão), seja quanto à diversidade de nacionalidades da tripulação, impondo-se que a gente do mar tenha proteção especial e uniforme numa mesma embarcação. A concepção de aplicação da legislação brasileira aos tripulantes brasileiros contratados por navios estrangeiros não se sustenta diante da realidade da atividade econômica desenvolvida pelas empresas estrangeiras de cruzeiros marítimos, pois, se assim fosse, em cada navio haveria tantas legislações de regência quanto o número de nacionalidades dos tripulantes. Num mesmo navio de cruzeiro marítimo, todos os tripulantes devem ter o mesmo tratamento contratual, seja no padrão salarial, seja no conjunto de direitos. Daí porque ser imperativo a aplicação, para todos os tripulantes, da lei do pavilhão, como expressamente prescreve o art. 281 da Convenção de Direito Internacional Privado

(Código de Bustamante, ratificado pelo Brasil e promulgado pelo Decreto 18.791/1929): "As obrigações dos oficiais e gente do mar e a ordem interna do navio subordinam-se à lei do pavilhão ". **III. Em que pesem as respeitáveis opiniões em sentido contrário, entendo que independentemente do local da contratação ou do país no qual se executam os serviços, a regra geral é de que a ativação envolvendo tripulante de embarcação é regida pela lei do pavilhão ou da bandeira, e não, pela legislação brasileira . IV . Inaplicável a Lei nº 7.064/82, cujo pressuposto é a contratação de trabalhadores, no Brasil ou transferidos por seus empregadores, para prestar serviço no exterior, hipótese não revelada pelas premissas fáticas constantes no acórdão regional. V. Assim, a legislação brasileira não é aplicável ao trabalhador brasileiro contratado para trabalhar em navio de cruzeiro, (1) por tratar-se de trabalho marítimo, com prestação de serviços em embarcação com registro em outro país; (2) porque não se cuida de empregado contratado no Brasil e transferido para trabalhar no exterior; (3) o princípio da norma mais favorável tem aplicação quando há antinomia normativa pelo concurso de mais de uma norma jurídica validamente aplicável a mesma situação fática, o que não é a hipótese do caso concreto, pois não há concorrência entre regras a serem aplicáveis, mas sim conflito de sistemas.** VI. No caso, é incontroverso que a prestação de trabalho ocorreu em embarcação de bandeira estrangeira. VII. O Supremo Tribunal Federal firmou tese em repercussão geral (Tema 210) no sentido de prevalência, com arrimo no art. 178 da Constituição Federal, de tratados internacionais sobre a legislação brasileira, especificamente no caso de indenização por danos materiais por extravio de bagagens em voos internacionais, caso em que devem ser aplicadas as convenções de Varsóvia e Montreal em detrimento do Código de Defesa do Consumidor. A tese firmada restou assim editada: "Nos termos do art. 178 da Constituição da República, as normas e os tratados internacionais limitadores da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor." **Embora a decisão trate de direito do consumidor, ratio desta tese de repercussão geral deve ser aplicada ao presente caso, pois diz respeito a conflito de legislação nacional com aquelas previstas em acordos internacionais, essencialmente a discussão ora travada.** VIII. Recurso de revista de que não se conhece" (RR-1001843-40.2016.5.02.0034, 4ª Turma, Relator Ministro Alexandre Luiz Ramos, DEJT 13/08/2021).

Da mesma forma, a 8ª Turma do TST assim decidiu:

[...] Assim, seja pelo critério hierárquico e/ou da especialidade, **deve ser afastada a aplicação da legislação brasileira** no caso de trabalhador contratado para laborar em navio de cruzeiro que navega em águas nacionais, internacionais e em alto mar, **tendo em vista a incidência da lei do pavilhão ou da bandeira prevista nas convenções internacionais firmadas pelo Brasil**, evitando-se, assim, a disparidade de tratamento entre trabalhadores que exercem a mesma função, e, ao mesmo tempo, privilegiando a segurança jurídica dessas relações. Recurso de revista conhecido e provido" (ARR-1268-93.2017.5.13.0006, 8ª Turma, Redator Ministro Márcio Eurico Vitral Amaro, DEJT 18/09/2020).

Já na 5ª Turma do TST, o tema ainda é controverso, conforme constou expressamente no julgamento do Ag-AIRR-930-12.2017.5.09.0013:

[...]AGRAVO DAS RECLAMADAS. AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. ACÓRDÃO PUBLICADO NA VIGÊNCIA DA LEI Nº 13.467/2017. INCOMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO. NAVIO DE CRUZEIRO SOB BANDEIRA ESTRANGEIRA. PRÉ-CONTRATAÇÃO NO BRASIL. SERVIÇO PRESTADO EM ÁGUAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS.

LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. TRANSCENDÊNCIA JURÍDICA RECONHECIDA. Sobre o tema, a 5ª Turma do TST, **ressalvado o entendimento do relator**, adotou o entendimento de que a Justiça brasileira é competente para julgar os conflitos trabalhistas nos casos em que as obrigações relacionadas ao contrato de trabalho são constituídas no Brasil, ainda que a prestação de serviços ocorra em navios cuja navegação abarque águas brasileiras e estrangeiras, pois o conteúdo obrigacional do pacto jurídico celebrado apenas poderia ser fixado a partir da legislação nacional, mais benéfica em relação à Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, por expressa imposição dos arts. 5º, § 2º, da Constituição, 9º da LINDB e 3º, II, da Lei 7.064/82 e 19, item 8, da Constituição da Organização Internacional do Trabalho (OIT). Precedentes de Turmas do TST. Nesse contexto, não tendo sido apresentados argumentos suficientes à reforma da r. decisão impugnada, deve ser desprovido o agravo. Agravo não provido com aplicação de multa" (Ag-AIRR-930-12.2017.5.09.0013, 5ª Turma, Relator Ministro Breno Medeiros, DEJT 30/04/2021).

Dessa forma, observamos que a 2ª, 6ª e 7ª Turma possuem entendimento de que é aplicável a lei brasileira ao tripulante brasileiro que opere em embarcação estrangeira. Já a 4ª e 8ª Turma do mesmo Tribunal possuem entendimento de que é aplicável a lei do pavilhão. A 5ª Turma, por sua vez, embora tenha decidido pela aplicação da lei brasileira, ressaltou o entendimento em contrário do eminente Ministro Relator Breno Medeiros.

Face ao que foi exposto, observa-se que a jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho ainda é bastante díspar em relação a qual é a legislação a ser aplicada aos tripulantes que operem em embarcações estrangeiras, quer seja em águas brasileiras ou internacionais.

Nesse sentido, é fato que a referida disparidade gera uma grande insegurança jurídica a todas as partes envolvidas na relação em questão: o armador realiza suas atividades sem saber qual a legislação trabalhista deve respeitar, enquanto o empregado realiza suas atividades sem saber quais são seus direitos.

Como resultado, o armador, para mitigar eventuais prejuízos, pode vir a aplicar a legislação brasileira aos tripulantes brasileiros, enquanto aplica a lei de inscrição da embarcação aos demais tripulantes, gerando grande disparidade com os demais tripulantes em relação à jornada, composição da remuneração, verbas rescisórias e demais garantias que são previstas pela legislação brasileira.

Por esta razão, inclusive, a divergência jurisprudencial no âmbito do Tribunal Superior do Trabalho, inclusive, pode ser um fator que desestime a contratação de tripulantes brasileiros, que podem ser enxergados como potenciais causadores de passivos trabalhistas, dando-se preferência à contratação de tripulantes originários de países que reconheçam a aplicabilidade da lei do lugar de inscrição da embarcação.

Nesse sentido, vale ressaltar que esse é um fenômeno que possa vir a ocorrer mesmo com a obrigatoriedade de que 2/3 da tripulação, além do comandante, o mestre de cabotagem,

o chefe de máquinas e condutor de máquinas sejam brasileiros, uma vez que os custos podem desestimular a intenção de afretamento da embarcação estrangeira na forma da BR do Mar.

Porém, cabe rememorar que o principal fundamento utilizado pelas 2ª, 6ª e 7ª Turmas do TST para aplicar a legislação brasileira em detrimento da lei do pavilhão é a aplicabilidade do art. 3º, II, da Lei nº 7.064/82. A referida lei, no entanto, “Dispõe sobre a situação de trabalhadores contratados ou transferidos para prestar serviços no exterior”, conforme consta em seu preâmbulo.

No caso do afretamento de embarcação estrangeira previsto no Projeto de Lei nº 4.199/2020, no entanto, a embarcação será afretada para operar na navegação de cabotagem, ou seja, somente em águas jurisdicionais brasileiras.

Tal distinção é absolutamente importante, na medida em que se esvazia a aplicação da Lei nº 7.064/82 e atrai-se, sob o critério da especialidade, o art. 22 do Projeto, que prevê expressamente que aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem na embarcação estrangeira afretada na forma da BR do Mar serão aplicáveis as convenções internacionais.

Dessa forma, a tendência é que a Tese de Repercussão Geral 210 do STF, somada à inaplicabilidade da Lei nº 7.064/82 e ao art. 22 do Projeto, aplicado em conjunto com o Código de Bustamante de 1928, a MLC 2006 e a CNUDM, resultem na consolidação da jurisprudência nacional pela aplicabilidade da lei do pavilhão, ainda que restritivamente aos tripulantes que operem em embarcações estrangeiras afretadas na forma da BR do Mar.

A referida mudança na orientação jurisprudencial, inclusive, é necessária para que as diretrizes do Projeto possam ser concretizadas em sua totalidade, certo que garantem previsibilidade jurídica, que é um dos pressupostos para que haja o interesse do mercado em investir na navegação de cabotagem no país.

6. CONCLUSÃO

Face a tudo o que foi exposto, podemos concluir que o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem prevista no Projeto de Lei nº 4.199/2020 se apresenta como um importante instrumento para auxiliar na competitividade da cabotagem brasileira e na diversificação da matriz logística do país.

Ademais, os procedimentos ali contidos não divergem dos que já são incorporados pelas nações com grande poderio da navegação, cuja experiência deve sempre ser levada em consideração quando da tomada de decisão acerca dos termos do Projeto.

Quanto à aplicabilidade da lei do pavilhão aos contratos de trabalho dos tripulantes brasileiros de embarcações afretadas na forma da BR do Mar, a tendência é que os Tribunais pátrios apliquem as previsões contidas no Código de Bustamante de 1928, internalizada no Brasil através do Decreto n° 18.871, de 13 de agosto de 1929 e na Convenção sobre o Trabalho Marítimo (*Maritime Labour Convention* – MLC 2006), internalizada no país através do Decreto n° 10.671, de 09 de abril de 2021, notadamente aplicando a lei do pavilhão em detrimento da lei brasileira.

Afinal, tal como já exposto, a jurisprudência do Tribunal Superior do Trabalho (TST) já vem aplicando a referida regra nos casos submetidos a seu julgamento, especialmente nos julgados proferidos pela 4ª e 8ª Turmas do TST.

Nesse sentido, é importante destacar ainda que a uniformização jurisprudencial – ainda que adquirida após a sedimentação do entendimento nos Tribunais pátrios – é salutar para que as diretrizes do Projeto sejam alcançadas, haja vista a necessidade de previsibilidade jurídica das decisões judiciais.

Ademais, conclui-se que a aplicabilidade da lei do pavilhão aos tripulantes não resultará na ausência de condições dignas de trabalho, certo que a Convenção Sobre o Trabalho Marítimo (MLC) de 2006 possui diversas disposições – e sanções – a serem aplicadas pelos signatários.

Por esta razão, inclusive, é oportuno que o projeto preveja mecanismos para mitigar o uso de bandeiras de conveniência não signatárias das convenções internacionais, o que pode ser alcançado mediante a proibição de afretamento de embarcações estrangeiras que não sejam signatárias das principais convenções internacionais.

REFERÊNCIAS

- ALVARENGA, Henrique. Matriz de transportes do Brasil à espera dos investimentos. ILOS – Instituto de Logística e Supply Chain. São Paulo, 2020. Disponível em: < <https://www.ilos.com.br/web/matriz-de-transportes-do-brasil-a-espera-dos-investimentos/>> Acesso em 28 jul. 2021.
- BATISTA, Henrique Gomes; NOGUEIRA Danielle. Logística atrasa o desenvolvimento. Estadão/Economia. São Paulo, 14 out.2012. Disponível em:< <http://economia.estadao.com.br/noticias/negocios,logisticaatrasaodesenvolvimento,130560e>> Acesso em: 28 jul. 2021.
- BALLOU, Ronald h. Logística Empresarial. São Paulo: Atlas, 2007.
- CARVALHO, Larry John Rabb. Cabotagem e o turning point da logística brasileira. Fortaleza, 2019. Disponível em: < <https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/107804-cabotagem-e-o-turning-point-da-logistica-brasileira>> Acesso em 28 jul. 2021.
- DOS SANTOS. Daniela Gonçalves. A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA O DIREITO DO MAR: uma análise das regras de contratação de tripulantes brasileiros em navios de cruzeiro em operação no Brasil. União Brasileira de Faculdades. Guarulhos, 2020.
- INSTITUTO DE LOGÍSTICA E SUPPLY CHAIN (ILOS). Custos Logísticos no Brasil. ILOS – Instituto de Logística e Supply Chain. São Paulo, 2017.
- MARTINS. Flávio Augusto Dias. Bandeiras de conveniência – uma realidade inconveniente. Rio de Janeiro, 2013.
- MARTINS, P. G.; ALT, P. R. C. Administração de materiais e recursos patrimoniais. 2. ed. São Paulo SP: Saraiva, 2007.
- MENDES VIANNA, Godofredo; MARQUES, Lucas Leite; SANCIO, Livia Sanches. Direito Marítimo. Fundação Getúlio Vargas (FGV). São Paulo, 2020.
- PLATCHEK, Ricardo Moisés de Almeida. As Bandeiras de Conveniência e a Segurança Mundial. In: CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de (Org.). Direito marítimo made in Brasil. São Paulo: Lex, p. 457-491, 2007.
- KEEDI, Samir. Logística Internacional. São Paulo: Aduaneiras, 2004.
- LARRAÑAGA, Felix Alfredo. A Gestão Logística Global. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

APÊNDICE – PROJETO DE LEI Nº 4.199/2020

Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar); altera as Leis nºs 5.474, de 18 de julho de 1968, 9.432, de 8 de janeiro de 1997, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, e 11.033, de 21 de dezembro de 2004; e revoga o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892, e o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940, e dispositivos da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 e das Leis nºs 6.458, de 1º de novembro de 1977, 11.434, de 28 de dezembro de 2006, 11.483, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 5 de setembro de 2007, 12.599, de 23 de março de 2012, 12.815, de 5 de junho de 2013 e 13.848, de 25 de junho de 2019. O CONGRESSO NACIONAL decreta:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem (BR do Mar), com os seguintes objetivos:

- I - ampliar a oferta e melhorar a qualidade do transporte por cabotagem;
- II - incentivar a concorrência e a competitividade na prestação do serviço de transporte por cabotagem;
- III - ampliar a disponibilidade de frota para a navegação de cabotagem;
- IV — incentivar a formação, a capacitação e a qualificação de marítimos nacionais;
- V — estimular o desenvolvimento da indústria naval de cabotagem brasileira; VI - revisar a vinculação das políticas de navegação de cabotagem com as políticas de construção naval;
- VII - incentivar as operações especiais de cabotagem e os investimentos delas decorrentes em instalações portuárias, para atendimento de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira; e
- VIII - otimizar o emprego dos recursos oriundos da arrecadação do Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Parágrafo único. Caberá ao Ministério da Infraestrutura monitorar e avaliar o BR do Mar, além de estabelecer os critérios a serem observados em seu monitoramento e em sua avaliação.

Art. 2º São diretrizes do BR do Mar:

- I - segurança nacional;
- II - estabilidade regulatória;
- III - regularidade da prestação das operações de transporte;
- IV - otimização do uso de embarcações afretadas;
- V - equilíbrio da matriz logística brasileira;

- VI - incentivo ao investimento privado;
- VII - promoção da livre concorrência;
- VIII - otimização do emprego de recursos públicos;
- IX – contratação e qualificação profissional de marítimos nacionais;
- X - inovação e desenvolvimento científico e tecnológico;
- XI - desenvolvimento sustentável; e
- XII - transparência e integridade.

Art. 3º Para fins de habilitação no BR do Mar, a empresa interessada deverá cumprir os seguintes requisitos:

I - estar autorizada a operar como empresa brasileira de navegação no transporte de cargas por cabotagem;

II - comprovar situação regular em relação aos tributos federais; e

III - apresentar, na forma e na periodicidade a serem estabelecidas em regulamentação própria, informações relativas à sua operação no Brasil, com relação aos seguintes parâmetros de monitoramento da política pública criada por esta Lei:

a) expansão, modernização e otimização das suas atividades e da sua frota operante no País;

b) melhoria na qualidade e na eficiência do transporte por cabotagem em relação à experiência do usuário;

c) aumento na oferta para o usuário do transporte por cabotagem;

d) criação e manutenção de operação de transporte de cargas regular;

e) valorização do emprego e qualificação da tripulação brasileira contratada;

f) desenvolvimento das atividades da cadeia de valor da navegação de cabotagem nas operações realizadas no País;

g) inovação e desenvolvimento científico e tecnológico que promovam o desenvolvimento econômico do transporte por cabotagem;

h) segurança no transporte dos bens transportados;

i) desenvolvimento sustentável;

j) transparência quanto aos valores do frete;

k) práticas concorrenciais saudáveis, que garantam a competitividade e a condução dos negócios de forma eticamente responsável; e

l) promoção da integridade.

§ 1º A autorização de que trata o inciso I do caput deste artigo poderá ser outorgada a empresa brasileira que esteja amparada em quaisquer das hipóteses de afretamento previstas nesta Lei.

§ 2º A forma de outorga da autorização de que trata o § 1º deste artigo será disciplinada em regulamento.

§ 3º A regulação não criará nenhuma obrigação às empresas interessadas que não exclusivamente a de prestação das informações previstas no inciso III do caput deste artigo.

Art. 4º Ato do Ministro de Estado da Infraestrutura concederá à empresa interessada a habilitação no BR do Mar.

§ 1º O descumprimento das condições estabelecidas no art. 3º desta Lei acarretará a perda de habilitação da empresa no BR do Mar.

§ 2º A empresa que perder a sua habilitação nos termos do § 1º deste artigo não terá direito à obtenção de nova habilitação pelo prazo de 2 (dois) anos.

§ 3º A forma de concessão da habilitação de que trata este artigo será disciplinada em regulamento.

CAPÍTULO II

DO AFRETAMENTO DE EMBARCAÇÕES

Seção I Das Hipóteses de Afretamento

Art. 5º A empresa habilitada no BR do Mar poderá afretar por tempo embarcações de sua subsidiária integral estrangeira para operar a navegação de cabotagem, desde que essas embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

§ 1º O afretamento de que trata o caput deste artigo poderá ser realizado nas seguintes hipóteses:

I - ampliação da tonelagem de porte bruto das embarcações próprias efetivamente operantes, registradas em nome do grupo econômico a que pertença a empresa afretadora, de acordo com a proporção a ser definida em ato do Poder Executivo Federal;

II - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no País, na proporção de até 200% (duzentos por cento) da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, até o limite de 36 (trinta e seis) meses;

III - substituição de embarcação de tipo semelhante em construção no exterior, na proporção de até 100% (cem por cento) da tonelagem de porte bruto da embarcação em construção, pelo prazo de 6 (seis) meses, prorrogável por igual período, até o limite de 36 (trinta e seis) meses;

IV - atendimento exclusivo de contratos de transporte de longo prazo, nos termos dispostos em ato do Poder Executivo federal; e

V - prestação de operações especiais de cabotagem, pelo prazo de 36 (trinta e seis) meses, prorrogável por até 12 (doze) meses, nos termos dispostos em ato do Poder Executivo federal.

§ 2º Para fins do disposto nesta Lei, considera-se:

I - embarcação em construção: aquela cujo pagamento inicial já tenha sido efetuado pelo proprietário da embarcação ao estaleiro construtor até a assinatura do termo de entrega e aceitação pelas partes; e

II - operações especiais de cabotagem: aquelas consideradas regulares para o transporte de cargas em tipo, rota ou mercado ainda não existentes ou consolidados na cabotagem brasileira.

§ 3º As embarcações afretadas de acordo com o caput deste artigo deverão atender aos requisitos estabelecidos nos tratados e nos códigos internacionais em vigor no Brasil, bem como, no que couber, nas Normas da Autoridade Marítima.

§ 4º Os afretamentos previstos no caput deste artigo também poderão ser feitos de empresa subsidiária integral estrangeira de outra empresa brasileira de navegação, desde que tais embarcações estejam:

I - em sua propriedade; ou

II - em sua posse, uso e controle, sob contrato de afretamento a casco nu.

Art. 6º As embarcações afretadas na forma prevista no inciso II do § 1º do art. 5º desta Lei poderão permanecer no País pelo período de 36 (trinta e seis) meses, ainda que a sua construção no País tenha sido concluída anteriormente ao término do prazo.

Parágrafo único. O disposto no caput deste artigo é complementar às disposições de afretamento em substituição à construção de que tratam o inciso III do caput do art. 9º e o inciso III do caput do art. 10 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 7º Na hipótese prevista no inciso IV do § 1º do art. 5º desta Lei, o Ministério da Infraestrutura estabelecerá:

I - as cláusulas essenciais dos contratos de transporte de longo prazo; e

II - os tipos de cargas que poderão ser transportadas.

§ 1º Ato do Poder Executivo federal poderá estabelecer a quantidade máxima de embarcações afretadas, como proporção em relação à tonelagem de porte bruto das embarcações efetivamente operantes que arvoem bandeira brasileira, sobre as quais empresa brasileira de navegação tenha domínio.

§ 2º As embarcações afretadas na forma prevista no caput deste artigo não poderão ser utilizadas para comprovar existência ou disponibilidade de embarcação de bandeira brasileira para fins do disposto no inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

Art. 8º A capacidade e o porte das embarcações afretadas na forma prevista no inciso V do § 1º do art. 5º desta Lei observarão a proporcionalidade em relação à demanda da operação especial de cabotagem proposta.

Parágrafo único. O afretamento de embarcações de que trata o caput deste artigo será permitido apenas enquanto a operação especial de cabotagem estiver em funcionamento.

Seção II

Dos Direitos e Deveres Aplicáveis às Embarcações Afretadas

Art. 9º As embarcações afretadas na forma prevista nesta Lei ficam obrigadas a:

I - submeter-se a inspeções periódicas pelas autoridades brasileiras;

II - ter tripulação composta de, no mínimo, 2/3 (dois terços) de brasileiros em cada nível técnico do oficialato, incluídos os graduados ou subalternos, e em cada ramo de atividade, incluídos o convés e as máquinas, de caráter contínuo;

III - ter, obrigatoriamente, comandante, mestre de cabotagem, chefe de máquinas e condutor de máquinas brasileiros; e

IV - ter as operações de cabotagem amparadas em cobertura de seguro e resseguro de cascos, máquinas e responsabilidade civil por meio da qual o segurador ficará obrigado a indenizar as perdas e os danos previstos no contrato de seguro.

§ 1º Em relação ao quantitativo de brasileiros a que se refere o inciso II do caput deste artigo, na hipótese de o cálculo resultar em fração igual ou maior que 0,5 (cinco décimos), o quantitativo será arredondado para o número inteiro subsequente.

§ 2º Para efeito do cálculo do quantitativo de brasileiros em atividade de caráter contínuo a que se refere o inciso II do caput deste artigo, os marítimos das seções de câmara e saúde, no nível técnico de subalterno, serão considerados conjuntamente à atividade de convés e separadamente da seção de máquinas.

§ 3º A inspeção relativa à Autoridade Marítima, abrangida pelo inciso II do caput deste artigo, será disciplinada em Norma da Autoridade Marítima e poderá ser realizada antes de a embarcação entrar as águas jurisdicionais brasileiras.

§ 4º Regulamento poderá dispor sobre as coberturas exigidas e as condições de contratação do seguro e do resseguro previstos no inciso IV do caput deste artigo, de modo a assegurar sua livre contratação no mercado internacional ou doméstico.

§ 5º Na hipótese de inexistir quantitativo de marítimos brasileiros para compor a proporção mínima a que se refere o inciso II do caput deste artigo, a empresa habilitada poderá requerer à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorização para operar a embarcação específica com tripulação estrangeira, em caráter temporário, por prazo determinado, não superior a 90 (noventa) dias, ou em apenas 1 (uma) operação, no caso de a execução exigir tempo maior que o prazo máximo estabelecido, conforme definições em regulamento.

§ 6º Os tripulantes embarcados em navios habilitados no BR do Mar serão considerados, para efeitos da Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017, em viagem de longo curso, abrangidos pelo disposto no § 7º do art. 14 da referida Lei.

Art. 10. O descumprimento das obrigações estabelecidas no art. 9º desta Lei ou a perda da habilitação da empresa no BR do Mar implicará a perda do direito de permanência da embarcação estrangeira no País.

Art. 11. São direitos das embarcações estrangeiras afretadas na forma prevista nesta Lei:

I - a destinação do produto da arrecadação do AFRMM e o ressarcimento de que trata o art. 52-A da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;

II - a observância às mesmas condições comerciais para a prestação dos serviços de praticagem e dos serviços de apoio portuário; e

III - a possibilidade de identificação como embarcação de bandeira brasileira para comprovação de existência ou disponibilidade nos termos do inciso I do caput do art. 9º da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, exceto na hipótese prevista no inciso IV do § 1º do art. 5º desta Lei.

Art. 12. Aos contratos de trabalho dos tripulantes que operem em embarcação estrangeira afretada na forma prevista nesta Lei serão aplicáveis as regras internacionais estabelecidas por organismos internacionais devidamente reconhecidos, referentes à proteção das condições de trabalho, à segurança e ao meio ambiente a bordo de embarcações, e a Constituição Federal.

Parágrafo único. O disposto em instrumento de acordo ou convenção coletiva de trabalho precederá outras normas de regência sobre as relações de trabalho a bordo.

Art. 13. As embarcações afretadas autorizadas a operar no transporte por cabotagem serão automaticamente submetidas ao regime de admissão temporária, sem registro de declaração de importação, com suspensão total do pagamento dos seguintes tributos federais:

I - Imposto de Importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

II - Imposto sobre Produtos Industrializados incidente sobre a importação, conforme disposto no art. 75 do Decreto-Lei nº 37, de 18 de novembro de 1966;

III - Contribuições para os Programas de Integração Social e de Formação do Patrimônio do Servidor Público incidentes na Importação de Produtos Estrangeiros ou Serviços (PIS/Pasep-Importação), ou contribuições sociais ou imposto incidente sobre a importação que venha a sucedê-las;

IV - Contribuição Social para o Financiamento da Seguridade Social devida pelo Importador de Bens Estrangeiros ou Serviços do Exterior (Cofins-Importação), conforme disposto no art. 14 da Lei nº 10.865, 30 de abril de 2004;

V - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível (Cide-Combustíveis), conforme disposto no art. 298 do Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009; e

VI - AFRMM, conforme disposto na alínea c do inciso V do caput do art. 14 e no art. 15 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004.

Seção III

Das Regras Gerais Aplicáveis ao Afretamento

Art. 14. Para fins do disposto nesta Lei, a Antaq definirá, no prazo de 90 (noventa) dias, contado da data de entrada em vigor desta Lei, os critérios para o enquadramento da embarcação como:

- I - efetivamente operante; e
- II - pertencente a um mesmo grupo econômico.

Art. 15. Ato do Poder Executivo federal disporá sobre:

I - as normas e os critérios para contratação e apresentação de garantias de execução da construção da embarcação no exterior e para fiscalização, acompanhamento e comprovação de sua evolução; e

II - as normas, os critérios e as competências para estabelecimento dos limites máximos de tolerância para identificação da equivalência de tonelagem de porte das embarcações.

Parágrafo único. As normas de que trata o inciso II do caput deste artigo observarão o direito ao afretamento de, no mínimo, 1 (uma) embarcação de porte equivalente.

CAPÍTULO III DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 16. Com vistas a reduzir a complexidade e o custo das operações em relação a aquelas praticadas no comércio exterior, os órgãos e as entidades que atuam em portos e em instalações portuárias adotarão procedimentos e rotinas de trabalho que considerem as especificidades do transporte por cabotagem, inclusive quanto à fiscalização e à liberação de bens e produtos.

Parágrafo único. Ficam isentas de apresentar Certificado de Livre Prática (CLP), em todos os portos e instalações portuárias nacionais, as embarcações que operam nas navegações de cabotagem, de apoio portuário e de apoio marítimo e na navegação interior, fluvial e lacustre de percurso nacional.

Art. 17. O Ministério da Infraestrutura e a Antaq ficam autorizados a obter acesso a dados e a informações para possibilitar a formulação de políticas públicas, a fiscalização e a regulação do setor de transporte aquaviário, ressalvados os dados protegidos por sigilo fiscal e observado o disposto nas Leis nºs 12.527, de 18 de novembro de 2011, e 13.709, de 14 de agosto de 2018, conforme disposto em regulamento.

Art. 18. O art. 15 da Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, passa a vigorar com as seguintes alterações:

[suprimido]

Art. 19. A Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, passa a vigorar com as seguintes alterações:

[suprimido]

Art. 20. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

[suprimido]

Art. 21. A Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

[suprimido]

Art. 21. A Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, passa a vigorar com as seguintes alterações:

[suprimido]

Art. 22. Ficam transformados, sem aumento de despesas, no âmbito do Poder Executivo federal, em 2 (dois) Cargos Comissionados de Direção (CD) de nível II os seguintes Cargos Comissionados de Gerência Executiva (CGE):

I – 1 (um) Cargo Comissionado de Gerência Executiva de nível I (CGE I); e

II – 2 (dois) Cargos Comissionados de Gerência Executiva de nível III (CGE III).

§ 1º Os CGE a que se referem os incisos I e II do caput deste artigo integram a estrutura regimental da Antaq, aprovada pelo Decreto nº 4.122, de 13 de fevereiro de 2002.

§ 2º Os CD a que se refere o caput deste artigo serão destinados à Antaq.

§ 3º Os mandatos dos primeiros ocupantes dos cargos de Diretor de que trata o caput deste artigo durarão até o último dia do mês de fevereiro dos exercícios de 2023 e 2024.

Art. 23. A tabela IV do Anexo I da Lei nº 10.233, 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as alterações constantes do Anexo desta Lei.

Art. 24. Até a edição do ato do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante de que trata o § 6º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004, no prazo de 180 (cento e oitenta) dias, contado da data de publicação desta Lei, as liberações de recursos da conta vinculada de empresa brasileira de navegação serão efetuadas na forma prevista na legislação em vigor.

Art. 25. O art. 16 da Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 16. Os beneficiários do Reporto descritos no art. 15 desta Lei ficam acrescidos das empresas de dragagem definidas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013 (Lei dos Portos), dos recintos alfandegados de zona secundária e dos centros de formação profissional e treinamento multifuncional de que trata o art. 33 da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e poderão efetuar aquisições e importações amparadas pelo Reporto até 31 de dezembro de 2021.”(NR)

Art. 26. O prazo previsto no art. 17 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, fica prorrogado até 8 de janeiro de 2027, nas navegações de cabotagem, interior fluvial e lacustre, desde que a origem ou destino seja porto localizado na Região Norte ou Nordeste do País.

Art. 27. Ficam revogados:

I - o Decreto do Poder Legislativo nº 123, de 11 de novembro de 1892;

II - o Decreto-Lei nº 2.784, de 20 de novembro de 1940;

III - o art. 1º da Lei nº 6.458, de 1º de novembro de 1977, na parte em que altera a alínea b do inciso II do caput do art. 15 da Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968;

IV - o § 1º do art. 11 da Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997;

V - o art. 58 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

VI - o art. 1º da Medida Provisória nº 2.217-3, de 4 de setembro de 2001, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:

a) inciso I do caput do art. 5º;

b) parágrafo único do art. 7º-A;

c) alínea c do inciso III do caput do art. 14;

d) inciso IX do caput do art. 24;

e) incisos VII, XXII e XXV do caput do art. 27;

f) caput do art. 34-A; g) §§ 1º e 2º do art. 51-A;

h) art. 74;

i) parágrafo único do art. 78-A;

j) § 2º do art. 82;

k) art. 85-A;

l) parágrafo único do art. 88; e

m) § 1º do art. 118;

VII - o § 4º do art. 19 da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;

VIII - o art. 3º da Lei nº 11.434, de 28 de dezembro de 2006, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004:

a) §§ 1º e 2º do art. 7º;

b) art. 12; e

c) inciso I do caput do art. 35;

IX - o art. 26 da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, na parte em que altera os incisos XVIII e XIX do caput do art. 82 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

X - os seguintes dispositivos da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007:

a) arts. 1º, 2 e 3º; e

b) art. 4º, exceto na parte em que altera o inciso XVII do caput do art. 27 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001;

XI - o art. 1º da Lei nº 12.599, de 23 de março de 2012, na parte em que altera o § 1º do art. 3º da Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004;

XII - os seguintes dispositivos da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013:

a) art. 71, na parte em que altera os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001: I. art. 67; 2. art. 78; e 3. inciso III do caput do art. 81;

b) art. 72; e

XIII - o art. 43 da Lei nº 13.848, de 25 de junho de 2019, na parte em que altera o caput do art. 53 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 28. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, em 8 de dezembro de 2020.

Deputado GURGEL

Relator