

A EXTENSÃO DA JURISDIÇÃO DO ESTADO BRASILEIRO NOS ESPAÇOS MARÍTIMOS EM QUESTÕES TRABALHISTAS DE MARÍTIMOS DOS NAVIOS MERCANTES¹

Gisele Duro Zanini²

SUMÁRIO

Introdução. 1 Espaços marítimos. 2 Mar territorial, direito de passagem inofensiva e plataforma continental. 3 Zona contígua e zona econômica exclusiva. 4 A extensão da jurisdição do estado nos espaços marítimos em questões trabalhistas de marítimos dos navios mercantes. Considerações finais. Referência das fontes citadas.

RESUMO

A extensão da jurisdição do Estado nos espaços marítimos em questões trabalhistas de marítimos de navios mercantes é o tema deste artigo, que inicia com a explicação de aspectos legais dos espaços marítimos dispostos na Convenção de Montego Bay de 1982. Na seqüência, destaca-se a jurisdição do Estado no território nacional e a conseqüente competência da Justiça do Trabalho para tomar decisões nas controvérsias nas relações de trabalho do marítimo.

Palavras - chave: Espaços Marítimos. Jurisdição. Marítimo.

ABSTRACT

The State Jurisdiction extension related to maritimes spaces in the labors questions concerned to maritimes of the merchants ships, is the theme of this article, that starts with the legals aspects explanations of the maritimes spaces dispomed at Montego Bay Convention in 1982. In the sequence, it is detached the State Jurisdiction in the national territory and the consequent competency of the Work Justice for assuming decisions in the controversies in the maritime work relations.

Keywords: Maritimes Spaces. Jurisdiction. Maritime.

INTRODUÇÃO

¹ Artigo produzido sob a orientação e aprovação do Professor Doutor André Lipp Pinto Basto Lupi, do programa de Mestrado em Ciência Jurídica da UNIVALI, área de concentração Fundamentos do Direito Positivo, linha de pesquisa Direito e Atividade Portuária.

² Mestranda do Programa de Ciência Jurídica, da Universidade do Vale do Itajaí – UNIVALI, na linha de pesquisa Direito e Atividade Portuária. Especialista em Direito do Trabalho pela Associação dos Magistrados do Trabalho – AMATRA em conjunto com a UNIVALI, com habilitação para o Magistério Superior. Endereço eletrônico: <giseledz@terra.com.br>.

Neste artigo, a partir da Convenção de Montego Bay de 1982³ abstrai-se, os **Cops** legais para as seguintes categorias: mar territorial, direito de passagem inofensiva, plataforma continental, zona contígua, zona econômica exclusiva.

Utiliza-se, para o mesmo, o Método Indutivo e operacionaliza-se, por meio das Técnicas do Referente⁴, da Pesquisa Bibliográfica, da Categoria e do Conceito Operacional – **Cop**.

Assim, esses **Cops** dessas categorias servem para destacar o que faz parte do território nacional e definir a extensão da jurisdição do Estado nos espaços marítimos.

Explica-se, finalmente, que nos espaços marítimos de jurisdição territorial do Estado Brasileiro, para julgar os casos de controvérsias trabalhistas, é competente a Justiça do Trabalho, que mostra na decisão dos conflitos a garantia e preservação de direitos conquistados por meio do poder legal existente, no território nacional.

O presente artigo tem por objetivo analisar a extensão da jurisdição do Estado Brasileiro nos espaços marítimos em questões trabalhistas de marítimos⁵ de navios mercantes.

³ Convenção de Montego Bay de 1982 ou Convenção sobre o Direito do Mar. Vide em: CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – Montego Bay de 1982. Disponível em: <http://www.diramb.gov.pt/data/basedoc/TXT_LI_6815_1_0001.htm>. Acesso: 9 de set. de 2007.

⁴ A Técnica do Referente: “[...] estabelece hipótese(s) para testar na investigação; vale-se da Técnica da Pesquisa Bibliográfica para colher, em Fichamentos, o material histórico-teórico que necessita; usa as Técnicas da Categoria e do **Cop** para levantar as Categorias fundamentais [...] e os respectivos Conceitos Operacionais [...]”. Vide em: PASOLD, César Luiz. **Prática da pesquisa jurídica e metodologia da pesquisa jurídica**. 10 ed. rev. e ampl. Florianópolis: OAB/SC Editora, 2007. p. 108.

⁵ O **Cop** utilizado aqui para Marítimo é o constante no Decreto n.º 2.596/98: Art. 1º Os aquaviários constituem os seguintes grupos: I - 1º Grupo – Marítimos: tripulantes que operam embarcações classificadas para navegação em mar aberto, apoio portuário e para navegação interior nos canais, lagoas, baías, angras, enseadas e áreas marítimas consideradas abrigadas. Contudo, também é importante citar os outros grupos que formam o setor dos aquaviários, porém não são objeto da presente pesquisa, dispostos nos incisos II, III, IV, V e VI do art. 1º do Decreto n.º 2.596/98⁵, adiante mencionados: [...]II - 2º Grupo - Fluviários: tripulantes que operam embarcações classificadas para a navegação interior nos lagos, rios e de apoio fluvial; III - 3º Grupo - Pescadores: tripulantes que exercem atividades a bordo de embarcação de pesca; IV -

1 ESPAÇOS MARÍTIMOS

Os espaços marítimos foram definidos na Convenção de Montego Bay de 1982 e, por isso, será fonte utilizada nesta pesquisa cujo objetivo não é tão-somente apresentar as regras de delimitação dos espaços marítimos, mas também a extensão da jurisdição nos mesmos, com relação ao trabalho do marítimo.

Hoje são 153 os países que ratificaram a Convenção sobre Direito do Mar. Sua importância foi posta em relevo pela jurisprudência internacional em decisões de litígios a respeito da delimitação desses espaços e, também dos limites à jurisdição do Estado costeiro.⁶

Os Estados-Partes e os não signatários da Convenção de Montego Bay de 1982 respeitam essas delimitações legais, para preservação do meio ambiente, na solução de conflitos da jurisdição dos Estados. Verifica-se, a necessidade dessas disposições legais, para saber quais os espaços marítimos são pertencentes a cada Estado.

Nas disposições legais da Convenção de Montego Bay de 1982 é possível delimitar o espaço territorial marítimo e, assim, os Estado podem exercer seus poderes soberanos dentro da sua extensão. A Constituição Federal de 1988 no inciso VI, do artigo 20 dispõe que o mar territorial é um bem da União.⁷ E, no inciso I do artigo 22, que compete privativamente à União legislar sobre direito

4º Grupo - Mergulhadores: tripulantes ou profissionais não-tripulantes com habilitação certificada pela autoridade marítima para exercer atribuições diretamente ligadas à operação da embarcação e prestar serviços eventuais a bordo às atividades subaquáticas; V - 5º Grupo - Práticos: aquaviários não-tripulantes que prestam serviços de praticagem embarcados; VI - 6º Grupo - Agentes de Manobra e Docagem: aquaviários não-tripulantes que manobram navios nas fainas em diques, estaleiros e carreiras. Vide em: BRASIL, Decreto nº 5.596/98, de 18 de maio de 1998. Planalto. Legislação. Decreto. 1998. **2.596 de 18.5.98.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D2596.htm>. Acesso: 25.11.2007.

⁶ LUPI, André Lipp Pinto Basto. O direito internacional e as zonas costeiras. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 11, n. 1453, 24 jun. 2007. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=9959>>. Acesso em: 01 dez. 2007. p.4.

⁷ "Art. 20. São bens da União: [...] VI - o mar territorial. [...]" Vide em: BRASIL, Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Planalto. Legislação. Constituição. **Constituição 1988.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso: 3 de dez. 2007

marítimo e do trabalho e, ainda no inciso X do mesmo artigo, ao regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima.⁸

Desse modo, será possível aplicar as leis nacionais quando houver irregularidades na esfera penal, civil ou trabalhista nos espaços marítimos territoriais nacionais, que será competência da Justiça Brasileira decidir no caso. A Convenção de Montego Bay traz dispositivos quanto à jurisdição penal e civil a bordo de navio estrangeiro, nos artigos 27⁹ e 28¹⁰.

Ainda que não haja na Convenção dispositivos específicos, para os conflitos existentes nas questões trabalhistas dos marítimos que laboram em espaços territoriais brasileiros, a mesma torna-se importante na definição dos espaços territoriais marítimos dos Estados, objeto do presente artigo, uma vez que seja necessário ao tripulante saber em que local deve recorrer.

No Brasil, nos casos de irregularidades relativas as questões trabalhistas dos marítimos, preconiza-se pela competência da Justiça do Trabalho, assunto que será melhormente discutido no final do artigo.

⁸ “No Brasil a Constituição de 1988 dispõe: “Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: I - direito civil, comercial, penal, processual, eleitoral, agrário, marítimo, aeronáutico, espacial e do trabalho; [...] X - regime dos portos, navegação lacustre, fluvial, marítima, aérea e aeroespacial; [...]” Vide em: BRASIL, Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Planalto. Legislação. Constituição. **Constituição 1988**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm >. Acesso: 3 de dez. 2007

⁹ “Art. 27. *Jurisdição penal a bordo de navio estrangeiro*. 1. A jurisdição penal do Estado costeiro não será exercida a bordo de navio estrangeiro que passe pelo mar territorial com o fim de deter qualquer investigação, com relação a infração criminal cometida a bordo desse navio durante a sua passagem, [...]” Vide em: CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – Montego Bay de 1982. Disponível em: < http://www.diramb.gov.pt/data/basedoc/TXT_LI_6815_1_0001.htm >. Acesso: 9 de set. de 2007.

¹⁰ “Art. 28. *Jurisdição civil em relação a navios estrangeiros*. 1. O Estado costeiro não deve parar nem desviar da sua rota um navio estrangeiro que passe pelo mar territorial, a fim de exercer sua jurisdição civil em relação a uma pessoa que se encontre a bordo. 2. O Estado costeiro não pode tomar contra esse navio medidas executórias ou medidas cautelares em matéria civil, a não ser que essas medianas sejam tomadas por força de obrigações assumidas pelo navio ou de responsabilidade em que o mesmo haja incorrido, durante a navegação ou devido a esta quando da sua passagem pelas águas do Estado costeiro. 3. O parágrafo precedente não prejudica o direito do Estado costeiro de tomar, em relação a um navio estrangeiro que se detenha no mar territorial ou por ele passe procedente das águas interiores, medidas executórias ou medidas cautelares em matéria civil conforme o seu direito interno”. Vide em: CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – Montego Bay de 1982. Disponível em: < http://www.diramb.gov.pt/data/basedoc/TXT_LI_6815_1_0001.htm >. Acesso: 9 de set. de 2007.

Interessante reparar que desde 1919 em Washington, na Conferência Internacional do Trabalho, as condições de vida dos tripulantes mereceram atenção. Devido a isso fixaram-se em diversos países normas especiais para o pessoal que labora a bordo das embarcações.¹¹ No Brasil, existe desde 1943 a Consolidação das Leis Trabalhistas – CLT¹² e, também dispositivos da Capitania dos Portos, que regem essas relações de emprego. Assim, defende-se por alguns autores o ramo do Direito do Trabalho Marítimo.¹³

Contudo, é importante destacar que há sérias divergências entre leis nacionais e internacionais referentes ao assunto em epígrafe, pois, em cada caso específico considerar-se-á, dependendo da casuística, o local da contratação¹⁴ ou o local da prestação do serviço¹⁵ ou a nacionalidade da empresa contratante¹⁶ ou o Estado da bandeira do navio (lei da matrícula ou do pavilhão¹⁷).

¹¹ SUSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de direito do Trabalho**. 20. ed. São Paulo: LTr, 2002. p.1044.

¹² A CLT nos artigos 248 à 253 dispõe sobre: Das equipagens das embarcações da marinha mercante nacional, de navegação fluvial e lacustre, do tráfego nos portos e da pesca. Vide em: BRASIL, Decreto – Lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943. Tribunal Regional do Trabalho – TRT12. Legislação. **CLT**. Disponível em: <<http://www.trt02.gov.br/geral/tribunal12/legis/CLT>>. Acesso em: 15 de setembro de 2007.

¹³ SÜSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de direito do trabalho**. p. 1044.

¹⁴ Se o armador é constituído em empresa comercial no Brasil e aqui contratou os tripulantes da embarcação, mesmo que o navio arrendado pelo empregador seja estrangeiro, as relações de trabalho entre as duas partes serão regidas pela lei nacional. Vide em: RUSSOMANO, Mozart Victor. **Comentários a consolidação às leis do trabalho**. 13 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1990. 1v.p.340.

¹⁵ “[...]o art. 651 da CLT que prevê a definição da competência pela localidade em que os serviços foram prestados. O direito do trabalhador também estaria amparado pelo § 3º do art. 651. “Em se tratando de empregador que promove realização de atividades fora do lugar do controle de trabalho, é assegurado ao empregado apresentar reclamação no foro da celebração do contrato ou no da prestação dos respectivos serviços”, prevê a norma.” Vide em: TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO – BRASIL. Revista Eletrônica. 7.4. “Site do Tribunal Superior do Trabalho (www.tst.gov.br)”. **7.4.2.** Disponível em: <http://www.trt4.gov.br/portal/page/portal/Internet/NAV_REVISTA_ELETRONICA/17edicao.d oc#indice_artigo>. Acesso em: 9 de set. de 2007.

¹⁶ “[...]não importa saber a bandeira do navio em que trabalha o tripulante, e sim a nacionalidade da empresa que contrata.” Vide em: SÜSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de direito do trabalho**. p. 1044.¹⁶

¹⁷ Como o trabalho executado em embarcações e aeronaves não pode se fixar em um local, em face da movimentação constante desses estabelecimentos móveis, difícil seria a aplicação da *lex loci executionis*. Portanto, neste caso, deve ser aplicada a lei da matrícula ou do pavilhão da embarcação ou da aeronave. Aliás, esta é a regra constante do código de Bustamante, pois no art. 274 trata da aplicação da lei da patente da navegação[...]. Vide em: CASSAR, Vólia Bomfim. **Aplicação do direito do trabalho no território, no tempo e no espaço**.

Neste artigo, analisa-se algumas disposições da Convenção de Montego Bay de 1982, para se saber qual a extensão da jurisdição do Estado nos espaços marítimos.

2 MAR TERRITORIAL, DIREITO DE PASSAGEM INOFENSIVA E PLATAFORMA CONTINENTAL

A partir desta parte do artigo até o item quatro, devido à importância da extensão da jurisdição dos Estados nos seus espaços marítimos territoriais, estudar-se-á sobre alguns conceitos operacionais relativos aos mesmos e suas delimitações, conforme disposto na Convenção de Montego Bay de 1982.

O Brasil fixou a largura de seu mar territorial em 12 milhas marítimas, medida desde a linha de baixa do mar do litoral continental e insular Brasileiro, com a Lei n.º 8.617/93¹⁸. E, assim, adaptou a legislação marítima à Convenção de 1982.¹⁹

A Convenção de Montego Bay, também dispõe sobre: o limite exterior do mar territorial, a linha de base normal, recifes, linha de base rectas, águas interiores, foz de um rio, baías, portos, ancoradouros, baixios a descoberto, combinação de métodos para determinar a linha de base, delimitação do mar territorial entre Estados com costa adjacentes ou situadas frente a frente e cartas marítimas e listas de coordenadas geográficas.

No artigo 2º da Convenção de 1982, trata sobre o regime jurídico do mar territorial, seu espaço aéreo sobrejacente, leito e subsolo, conforme segue:

Disponível em: <http://www.trt4.gov.br/portal/page/portal/Internet/NAV_REVISTA_ELETRONICA/17edicao.doc>. p.9.

¹⁸ BRASIL, Lei n.º8.617, de 4 de janeiro de 1993. Planalto. Legislação. **8.617 de 04.01.1993**. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8617.htm >. Acesso em: 3 de dez. de 2007.

¹⁹ GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2 ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Renovar, 2005. p.32.

1. A soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial. 2. Esta soberania estende-se ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar. 3. A soberania sobre o mar territorial é exercida de conformidade com a presente Convenção e as demais normas de direito internacional.²⁰

Salienta-se, mais uma vez, a importância das normas da Convenção de Montego Bay para os Estados, os navios mercantes e os marítimos em que o artigo 17 dispõe: "Salvo disposição em contrário da presente Convenção, os navios de qualquer Estado, costeiro ou sem litoral, gozarão do direito de passagem inofensiva pelo mar territorial".

A Convenção de Montego Bay, no artigo 19 definiu o que é passagem inofensiva: "[...]é inofensiva desde que não seja prejudicial à paz, à boa ordem ou à segurança do Estado costeiro. A passagem deve efectuar-se de conformidade com a presente Convenção e demais normas de direito internacional".

Quanto aos direitos e proteção do Estado costeiro o artigo 25 da Convenção de Montego Bay dispõe:

1. O Estado costeiro pode tomar, no seu mar territorial, as medidas necessárias para impedir toda a passagem que não seja inofensiva. 2. No caso de navios que se dirijam as águas interiores ou a escala numa instalação portuária situada fora das águas interiores, o Estado costeiro tem igualmente o direito de adoptar as medidas necessárias para impedir qualquer violação das condições a que está sujeita a admissão desses navios nessas águas interiores ou nessa instalação portuária.[...]²¹

Nesse sentido, observa-se os aspectos legais de proteção dos Estados costeiros e preservação do meio ambiente, no que diz respeito aos marítimos que laboram

²⁰ CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – Montego Bay de 1982. Disponível em: <http://www.diramb.gov.pt/data/basedoc/TXT_LI_6815_1_0001.htm>. Acesso: 9 de set. de 2007.

²¹ CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – Montego Bay de 1982. Disponível em: <http://www.diramb.gov.pt/data/basedoc/TXT_LI_6815_1_0001.htm>. Acesso: 9 de set. de 2007.

nas embarcações e, em espaços marítimos diversos, pelos seus direitos de subsistência a bordo, como a garantia dos seus direitos.

Referente à plataforma continental a Convenção de Montego Bay no artigo 76 dispõe:

1. A plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental, não atinja essa distância. [...].²²

No Regime Jurídico das águas e quanto aos direitos e liberdades de outros Estados, destaca-se o artigo 78 da Convenção de Montego Bay:

1. Os direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental não afectam o regime jurídico das águas sobrejacentes ou do espaço aéreo acima dessas águas. 2. O exercício dos direitos do Estado costeiro sobre a plataforma continental não deve afectar a navegação ou outros direitos e liberdades dos demais Estados, previstos na presente Convenção, nem ter como resultado uma ingerência injustificada neles.²³

Observa-se, nos espaços marítimos, a importância do estabelecimento de normas de mútuo respeito entre os Estados, para não existirem conflitos e, caso haja, preconiza-se pela solução dos mesmos.

Relativo à solução de controvérsias entre os Estados-Partes, foram criados três órgãos para vigiar seu cumprimento, que são: a Autoridade Internacional para os Fundos Marinhos (com sede em Kingston, na Jamaica), o Tribunal Internacional do Mar (sediada em Hamburgo, na Alemanha), a Comissão dos Limites da

²² CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – Montego Bay de 1982. Disponível em: < http://www.diramb.gov.pt/data/basedoc/TXT_LI_6815_1_0001.htm >. Acesso: 9 de set. de 2007.

²³ CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – Montego Bay de 1982. Disponível em: < http://www.diramb.gov.pt/data/basedoc/TXT_LI_6815_1_0001.htm >. Acesso: 9 de set. de 2007.

Plataforma Continental (que opera na Sede das Nações Unidas, em Nova Iorque).²⁴ Contudo, é importante destacar a divisão de responsabilidade desses órgãos.²⁵

Cabe ao Tribunal Internacional do Mar [*International Tribunal for the Law of the Sea- ITLOS*²⁶] a resolução de controvérsias, em que seja necessária aplicação da Convenção, ou outros Tratados que lhe outorguem jurisdição, assim como o pedido de pronta libertação de embarcação e tripulação.²⁷

3 ZONA CONTÍGUA E ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA

Ainda que sem função econômica funcional, observa-se a zona contígua como figura costumeira que representa para o Estado a possibilidade de exercer de forma eficaz, preventiva e repressivamente, a fiscalização no efetivo cumprimento de regulamentações internas de relevante interesse público. Assim como, de exercer uma competência legislativa no que tange à remoção e ao comércio de objetos de interesse arqueológico ou histórico, que representa para o Estado a possibilidade de exercer direitos não abrangidos pela criação da zona econômica exclusiva.²⁸

²⁴ SÓRIA, Mateus da Fonseca. Tribunal Internacional sobre Direito do Mar. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 9, n. 516, 5 dez. 2004. Disponível: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id+6022>>. Acesso em: 18 out. 2007. p.5.

²⁵ Quanto a divisão de responsabilidade desses órgãos: As áreas (Zonas dos Fundos Oceânicos) são organizadas, conduzidas e controladas pela Autoridade, neste órgão podem litigar os Estados-Partes, a Autoridade, empresas estatais e pessoas físicas e jurídicas capacitadas para exercer atividades na Área. Mas, quando existe controvérsia sobre à Área ocorre entre Estados-Partes, a competência da Autoridade não é exclusiva, podendo ser confiada a uma Câmara Especial do Tribunal Internacional sobre Direito do Mar, formada *ex officio* ou a pedido das partes, ou a uma Câmara *ad hoc* da própria Câmara para a solução de Controvérsias aos Fundos Marinhos, do Tribunal. Vide em; SÓRIA, Mateus da Fonseca. Tribunal Internacional sobre Direito do Mar. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 9, n. 516, 5 dez. 2004. Disponível: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id+6022>>. Acesso em: 18 out. 2007. p.5.

²⁶ *International Tribunal for the Law of the Sea- ITLOS*. Disponível em: <<http://www.itlos.org/>>. Acesso em: 9 de mar. de 2007.

²⁷ Um bom exemplo é o case Juno Trader, julgado pelo Tribunal Internacional do Mar, em que foi determinada a soltura dos tripulantes e do navio de imediato e uma multa. Vide mais detalhes sobre em: INTERNATIONAL TRIBUNAL LAW OF THE SEA - ITLOS. <<http://www.itlos.org/>>.

²⁸ FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p.92.

Ainda, quanto à zona contígua o artigo 33 da Convenção de Montego Bay dispõe:

1. Numa zona contígua ao seu mar territorial, denominada zona contígua, o Estado costeiro pode tomar as medidas de fiscalização necessárias a: a) evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários ou no seu território ou no seu mar territorial; b) reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial.
2. A zona contígua não pode estender-se além de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir largura do mar territorial.²⁹

Juridicamente, quanto ao regime da zona econômica exclusiva, destaca-se sua característica *sui generis*, que é diferente do regime do mar territorial, do alto-mar e da plataforma continental, designa para os Estados costeiros, bem como a outros Estados competências específicas, que representam um compromisso jurídico-político entre todos os Estados envolvidos, na celebração da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.³⁰

Segue o regime jurídico específico da zona econômica exclusiva, no artigo 55 da Convenção de Montego Bay:

A zona econômica exclusiva é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico estabelecido na presente Parte, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da presente Convenção.³¹

²⁹ CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – Montego Bay de 1982. Disponível em: < http://www.diramb.gov.pt/data/basedoc/TXT_LI_6815_1_0001.htm >. Acesso: 9 de set. de 2007.

³⁰ FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p.118.

³¹ CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – Montego Bay de 1982. Disponível em: < http://www.diramb.gov.pt/data/basedoc/TXT_LI_6815_1_0001.htm >. Acesso: 9 de set. de 2007.

Explica Fiorati ³² :“Os litígios envolvendo a delimitação da zona econômica exclusiva deverão ser resolvidos conforme os mesmos procedimentos a serem adotados nos litígios referentes à delimitação da plataforma continental”.

Ainda, sobre esse regime jurídico:

[...]concede soberania aos Estados na exploração e exploração de recursos, impondo-lhe deveres ligados à conservação dos recursos em referida zona. Concede também direitos a outros Estados da região ou sub-região (sem litoral e geograficamente desfavorecidos) na exploração e exploração de recursos, criando direitos preferenciais para estes Estados. E contrariamente às previsões iniciais dos Estados desenvolvidos de que seriam prejudicados, esta não se concretizou, haja vista que a liberdade de navegação foi preservada e a sua área marítima, com o novo direito do mar, foi a que mais cresceu. ³³

A Convenção de Montego Bay dispõe a respeito da largura da zona econômica exclusiva, no artigo 57:“[...]não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial”.

Quanto aos Direitos e deveres de outros Estados na zona econômica exclusiva segue o artigo 58 da Convenção de Montego Bay:

[...]3. No exercício dos seus direitos e no cumprimento os seus deveres na zona econômica exclusiva, nos termos da presente Convenção, os Estados terão em devida conta os direitos e deveres do Estado costeiro e cumprirão as leis e regulamentos por ele adotados de conformidade com as disposições da presente Convenção e demais normas de direito internacional, na medida em que não sejam incompatíveis com a presente parte. ³⁴

³² FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p.117.

³³ FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional**. Rio de Janeiro: Renovar, 1999. p.118.

³⁴ CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – Montego Bay de 1982. Disponível em: <http://www.diramb.gov.pt/data/basedoc/TXT_LI_6815_1_0001.htm>. Acesso: 9 de set. de 2007.

Como base para resolução de conflitos quanto aos direitos de jurisdição na zona econômica exclusiva, observa-se, também o artigo 59 da Convenção de Montego Bay de 1982, que dispõe dos casos em que a mesma não atribua direito ou jurisdição ao Estado costeiro ou a outros Estados, na zona econômica exclusiva, e apareça um conflito entre os interesses do Estado costeiro e os de qualquer outro Estado ou Estados, o mesmo deveria ser resolvido com equidade e perante as circunstâncias pertinentes, fundamentado nos interesses comuns em causa para as partes e para a comunidade internacional.³⁵

4 A EXTENSÃO DA JURISDIÇÃO DO ESTADO NOS ESPAÇOS MARÍTIMOS EM QUESTÕES TRABALHISTAS DE MARÍTIMOS DOS NAVIOS MERCANTES

Nos processos que envolvem marítimos estrangeiros e brasileiros em navios estrangeiros, no espaço territorial brasileiro a extensão da jurisdição do Estado é relevante nos casos de irregularidades na esfera penal, civil e trabalhista, sendo competente para julgar esses fatos no território nacional a Justiça Brasileira.

Relata-se aqui o caso da Ocean Star Ltda, como mau-exemplo em território nacional, de violação à Convenção 126³⁶ [raticada pelo Brasil em 12 de abril de 1994³⁷] da Organização Internacional do Trabalho - OIT³⁸, que tinha a seus serviços, em embarcações com bandeira panamenha, marítimos brasileiros e estrangeiros:

Na ação civil pública, o Procurador do Trabalho Jorge Renato Montandon Saraiva afirma que todos esses fatores provocavam a fadiga, tornando a

³⁵ CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – Montego Bay de 1982. Disponível em: < http://www.diramb.gov.pt/data/basedoc/TXT_LI_6815_1_0001.htm>. Acesso: 9 de set. de 2007.

³⁶ Convenção n.126 - sobre Alojamento a Bordo de Navios de Pesca. Vide em: MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2004. p. 28 e 29.

³⁷ OIT – Organização Internacional do Trabalho. Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/normas.php>>. Acesso em: 9 de mar. de 2007.

³⁸ “A Organização Internacional do Trabalho é um organismo internacional criado pelo Tratado de Versallhes (1919), com sede em Genebra, ao qual podem filiar-se todos os países-membros da Organização da Nações Unidas – ONU. Destina-se à realização da justiça social entre os povos, condição básica para manutenção.” Vide em: NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Iniciação ao direito do trabalho**. 30. ed. São Paulo: LTr, 2004, p.161.

vida a bordo insuportável. "Não restam dúvidas de que os trabalhadores estavam sendo submetidos a um tratamento humilhante, que atenta contra a própria dignidade da pessoa humana", garante. A denúncia foi feita pelo Sindicato dos Pescadores Profissionais e Artesanais nos Estados de Pernambuco e Paraíba.³⁹

Nessa ação civil pública citada acima em que o Ministério Público do Trabalho moveu contra a Ocean Star Ltda, em 2004, determinou-se que a companhia fizesse as adequações necessárias e previstas nas normas brasileiras, caso quisesse permanecer no território brasileiro.⁴⁰

Assim, referente ao mesmo caso destaca-se:

De acordo com antecipação de tutela concedida pela 1º Vara do Trabalho de Recife, todas as condições de alimentação, higiene e acomodação deverão ser regularizadas, atendendo as exigências estabelecidas na convenção 126 da OIT [dispõe sobre as condições do alojamento da tripulação]. As embarcações só serão liberadas após a adequação e, em caso de descumprimento, a empresa fica sujeita ao pagamento de multa de R\$ 5 mil, por cada embarcação, em favor do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT).⁴¹

A empresa que submeteu tripulantes brasileiros e estrangeiros na pesca de atum, no litoral pernambucano, com embarcações com bandeira panamenha em péssimas condições aos seus serviços, após ação judicial encerrou suas atividades no país, uma vez que desde o primeiro semestre de 2007 não possui mais licença para atuar em águas brasileiras.⁴²

Um outro caso é o do Navio Unda, em que num Acórdão do Tribunal Superior do Trabalho – TST, o empregado contratado em porto nacional foi submetido às leis brasileiras, novamente, não importando a bandeira do navio.⁴³ Além da bandeira

³⁹ Vide em: <<http://www.prt6.gov.br>>.

⁴⁰ Vide em: <<http://www.prt6.gov.br>>.

⁴¹ Vide em: <<http://www.prt6.gov.br>>.

⁴² Vide em: <<http://www.prt6.gov.br>>.

⁴³ SÜSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de direito do trabalho**. p. 1044. Vide, também em: Ac. Do TST, DJ de 25.11.49. Em sentido contrário: "A bandeira do navio determina a lei aplicável para

do navio o empregado era estrangeiro e, fundamentada nesses e outros motivos a reclamada:

[...]denuncia violação dos arts. 7º do CPC, 651 da CLT e 279 e do Decreto nº 18.871/29. Alega que o Reclamante não está identificado nos autos. Diz que os tripulantes estrangeiros de navios com pavilhão estrangeiro não laboram em território nacional, mas, fictamente, em território estrangeiro, uma vez que a prestação de serviços dá-se a bordo do navio (art. 49 do Decreto n.º 86.715/81). Aduz que o Reclamante nunca foi chamado a trabalhar em território brasileiro. Finaliza, esclarecendo que o labor se dava em alto-mar, sendo esta finalidade da embarcação.⁴⁴

Um erro da reclamada, a violação do artigo 7º do Código de Processo Civil - CPC, uma vez que sequer possa alegar que o vindicante não disponha de capacidade para estar em Juízo. Supondo, tão-somente tal alegação na busca de contrariar a Regional. Frisem-se, as pontuações do recurso de revista desafiariam o revolvimento de fatos e provas, que desmerecem guarida ao enunciado 126 do TST.⁴⁵

Quanto às disposições dos artigos 279 e 281 do Decreto n.º 18.871/29 não foram objeto de prequestionamento, desmerecendo apreço, nos termos do Enunciado 297 do TST. O mesmo vício contamina as alegações da reclamada, relativo ao trabalho obreiro e quanto ao pavilhão do navio, aspectos soterrados pela sua inércia, pois não interpôs embargos de declaração para vê-los esclarecidos.⁴⁶

solução do dissídio e não o foro competente. A aplicação do art 12 da LICC" (TST, 2º T., Proc. RR-6.884/85, rel. Min. José Ajuricaba, *in* "Repertório" cit., de Lima Teixeira, 1989, vol. 6, pág.301, verbete n. 1.327).

⁴⁴ Processo: AIRR - 31610/2002-900-21-00.4. Número no TRT de Origem: RO-5897/2000.00 Região 21. Relator: Juiz Convocado Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira. Disponível em: <[http://brs02.tst.gov.br/cgi-bin/nph-brs?d=JR01&s1=mar%EDtimo+estrangeiro\\$u=http://w...](http://brs02.tst.gov.br/cgi-bin/nph-brs?d=JR01&s1=mar%EDtimo+estrangeiro$u=http://w...)>. Acesso em: 8 de dez. de 2007.

⁴⁵ Processo: AIRR - 31610/2002-900-21-00.4. Número no TRT de Origem: RO-5897/2000.00 Região 21. Relator: Juiz Convocado Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira. Disponível em: <[http://brs02.tst.gov.br/cgi-bin/nph-brs?d=JR01&s1=mar%EDtimo+estrangeiro\\$u=http://w...](http://brs02.tst.gov.br/cgi-bin/nph-brs?d=JR01&s1=mar%EDtimo+estrangeiro$u=http://w...)>. Acesso em: 8 de dez. de 2007.

⁴⁶ Processo: AIRR - 31610/2002-900-21-00.4. Número no TRT de Origem: RO-5897/2000.00 Região 21. Relator: Juiz Convocado Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira. Disponível em: <[http://brs02.tst.gov.br/cgi-bin/nph-brs?d=JR01&s1=mar%EDtimo+estrangeiro\\$u=http://w...](http://brs02.tst.gov.br/cgi-bin/nph-brs?d=JR01&s1=mar%EDtimo+estrangeiro$u=http://w...)>. Acesso em: 8 de dez. de 2007.

Assim, foi decidido dentro dos limites impostos pela realidade da Regional, sendo que não se pode pretender a subsistência de violação do artigo 651 da CLT, devido à prestação de serviços em território nacional. Apreciado Recurso de Revista, pois, não há de transformá-lo em oportunidade para acesso a terceira instância ordinária, como ordena os enunciados 126 e 297 do TST. Foi negado provimento ao agravo de instrumento, mantendo despacho denegatório, isto posto, conforme ACORDAM os Ministros do TST, por unanimidade, conhecer do agravo de instrumento e no mérito negar-lhe provimento.⁴⁷

Os conflitos jurídicos provenientes dos tempos modernos com os avanços no Direito Marítimo e da Navegação⁴⁸ são inúmeros, não só envolvendo questões no âmbito da Justiça do Trabalho, como também na esfera civil e penal e, por isso é necessário que haja respeito na extensão da jurisdição dos Estados nos seus espaços marítimos territoriais.

Considerações Finais

No que diz respeito à extensão da jurisdição do Estado nos espaços marítimos, a Justiça Trabalhista Brasileira tem julgado casos de marítimos estrangeiros e brasileiros, que laboram em navios mercantes com bandeira estrangeira, uma vez que trabalham em espaços marítimos territoriais brasileiros. Isso acontece, porque um navio mercante estrangeiro em águas territoriais brasileiras estará sujeito aos regulamentos estabelecidos pelo Governo Brasileiro.

No Brasil, pois, o juízo competente nas questões trabalhistas dos marítimos não é o do Estado da bandeira do navio. Dessa forma, a extensão da jurisdição Brasileira nos espaços territoriais brasileiros marítimos, por meio da Justiça do Trabalho influencia nas relações jurídicas marítimas internacionais, a partir do

⁴⁷ Processo: AIRR – 31610/2002-900-21-00.4. Número no TRT de Origem: RO-5897/2000.00 Região 21. Relator: Juiz Convocado Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira. Disponível em: <[http://brs02.tst.gov.br/cgi-bin/nph-brs?d=JR01&s1=mar%EDtimo+estrangeiro\\$u=http://w...](http://brs02.tst.gov.br/cgi-bin/nph-brs?d=JR01&s1=mar%EDtimo+estrangeiro$u=http://w...)>. Acesso em: 8 de dez. de 2007.

⁴⁸ Classificação – Direito Marítimo e da Navegação: a) Direito da Navegação Público Internacional ou Externo; b) Direito da Navegação Público Interno; c) Direito Marítimo Público Internacional ou Externo; d) Direito Marítimo Público Interno e e) Direito Marítimo Privado. Vide em: ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, Carlos R. C. **Curso de direito marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992. p. 8 e 9.

momento que tem evitado o registro da bandeira das embarcações em países com menos direitos trabalhista.

Dessa forma, tanto faz no espaço territorial marítimo brasileiro um navio mercante ter o registro do navio num outro país ou não, porque se o navio quiser continuar em território brasileiro terá obedecer às normas brasileiras e, no caso de qualquer irregularidade, que afete o Estado será julgado pela Justiça Brasileira.

Na Justiça do Trabalho Brasileira prevalecem princípios como o da norma mais favorável ao trabalhador⁴⁹ e o princípio constitucional da dignidade da pessoa humana⁵⁰ e, nesse sentido, preconiza-se, pelos direitos inalienáveis do marítimo nas relações de trabalho dos brasileiros e estrangeiros em espaços marítimos territoriais brasileiros. Assim, o poder soberano do Estado⁵¹ Brasileiro tem influenciado o mundo, por meio dessas decisões que são da competência da Justiça do Trabalho.

REFERÊNCIA DAS FONTES CITADAS

ANJOS, J. Haroldo dos; GOMES, Carlos R. C. **Curso de direito marítimo**. Rio de Janeiro: Renovar, 1992. 343p.

BRASIL, Decreto – Lei n.º 5.452, de 1º de maio de 1943. Tribunal Regional do Trabalho – TRT12. Legislação. **CLT**. Disponível em: <<http://www.trt02.gov.br/geral/tribunal12/legis/CLT>>. Acesso em: 15 de setembro de 2007.

⁴⁹ “o princípio da norma mais favorável, em virtude do qual, independentemente da sua colocação na escala hierárquica das normas jurídicas, aplica-se, em cada caso, a que for mais favorável ao trabalhador;”. Vide em: SUSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de direito do Trabalho. 20 ed.** São Paulo: LTr, 2002. 2v. p.147.

⁵⁰ Princípio da dignidade da pessoa humana: “Seu núcleo material elementar garante o *mínimo existencial*, patamar abaixo do qual não há condições de dignidade quanto à renda mínima, saúde básica, educação fundamental, acesso à justiça etc”. Vide em: FERRAZ, Sérgio Valladão. **Curso de direito constitucional: teoria e questões**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2006. p.71.

⁵¹ “É imprescindível a atuação do Estado na regulação das relações de trabalho para impedir a redução humana à condição de objeto (dignidade como limite) e para cumprir deveres concretos de sua promoção (dignidade como tarefa)”. Vide em: OLIVEIRA, Daniel Natividade Rodrigues de. Princípio do trabalho digno. **Revista Eletrônica Direito e Política**, Itajaí, v. 1, n. 1, 3º quadrimestre de 2006. Disponível em: <[www.univali.br/direito e política](http://www.univali.br/direito_e_politica)>. p.85.

ZANINI, Gisele Duro. A extensão da jurisdição do estado brasileiro nos espaços marítimos em questões trabalhistas de marítimos dos navios mercantes. Revista Eletrônica Direito e Política, Itajaí, v.2, n.3, 3º quadrimestre de 2007. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

BRASIL, Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Planalto. Legislação. Constituição. **Constituição 1988.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm>. Acesso: 3 de dez. 2007.

BRASIL, Lei n.º 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Planalto. Legislação. **8.617 de 04.01.1993.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8617.htm>. Acesso em: 3 de dez. de 2007.

BRASIL, Decreto n.º 5.300, de 7 de dezembro de 2004. Planalto. Legislação. Decreto. 2004. **5.300 de 7.12. 2004.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5300.htm>. Acesso em: 2 dez. 2007.

CASTRO JR, Osvaldo Agripino de. Introdução ao direito marítimo. In: CASTRO JR, Osvaldo Agripino de. (org). In: **Temas atuais de direito do comércio internacional.** Florianópolis: Editora da OAB/SC, 2004. 1v. p. 101-136.

CASSAR, Vólia Bomfim. **Direito do Trabalho.** Rio de Janeiro: Impetus, 2007. 1313p.

CASSAR, Vólia Bomfim. **Aplicação do direito do trabalho no território, no tempo e no espaço.** Disponível em: <http://www.trt4.gov.br/portal/page/portal/Internet/NAV_R EVISTA_ELETRONICA/17edicao.doc>. p.1-13.

CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR – Montego Bay de 1982. Disponível em: <http://www.diramb.gov.pt/data/basedoc/TXT_LI_6815_1_0001.htm>. Acesso: 9 de set. de 2007.

FERRAZ, Sérgio Valladão. **Curso de direito constitucional: teoria e questões.** Rio de Janeiro: Elsevier, 2006. 640p.

FIORATI, Jete Jane. **A disciplina jurídica dos espaços marítimos na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar de 1982 e na Jurisprudência Internacional.** Rio de Janeiro: Renovar, 1999. 516p.

GIBERTONI, Carla Adriana Comitre. **Teoria e prática do direito marítimo.** 2 ed. rev. e atual. Rio de Janeiro: Renovar, 2005. 581p.

International Tribunal for the Law of the Sea- ITLOS. Disponível em: <<http://www.itlos.org/>>. Acesso em: 9 de mar. de 2007.

LUPI, André Lipp Pinto Basto. O direito internacional e as zonas costeiras. **Jus Navigandi,** Teresina, ano 11, n. 1453, 24 jun. 2007. Disponível em: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id=9959>>. Acesso em: 01 dez. 2007.

ZANINI, Gisele Duro. A extensão da jurisdição do estado brasileiro nos espaços marítimos em questões trabalhistas de marítimos dos navios mercantes. Revista Eletrônica Direito e Política, Itajaí, v.2, n.3, 3º quadrimestre de 2007. Disponível em: www.univali.br/direitoepolitica - ISSN 1980-7791

MARTINS, Eliane Maria Octaviano. **Curso de direito marítimo**. Barueri: Manole, 2004. 1v. 492p.

NASCIMENTO, Amauri Mascaro. **Iniciação ao direito do trabalho**. 30. ed. São Paulo: LTr, 2004, 746p.

OLIVEIRA, Daniel Natividade Rodrigues de. Princípio do trabalho digno. **Revista Eletrônica Direito e Política**, Itajaí, v. 1, n. 1, 3º quadrimestre de 2006. Disponível em: <[www.univali.br/direito e política](http://www.univali.br/direito_e_politica)>. p. 69-89.

OIT - Organização Internacional do Trabalho. Disponível em: <<http://www.oitbrasil.org.br/normas.php>>. Acesso em: 9 de mar. de 2007.

PASOLD, César Luiz. **Prática da pesquisa jurídica: e metodologia da pesquisa jurídica**. 10. ed. Florianópolis: OAB/SC Editora, 2007. 248p.

Processo: AIRR - 31610/2002-900-21-00.4. Número no TRT de Origem: RO-5897/2000.00 Região 21. Relator: Juiz Convocado Alberto Luiz Bresciani de Fontan Pereira. Disponível em: <<http://brs02.tst.gov.br/cgi-bin/nph-brs?d=JR01&s1=mar%EDtimo+estrangeiro&u=http://w...>>. Acesso em: 8 de dez. de 2007.

Processo: Acórdão do TST, DJ de 25.11.49. Em sentido contrário: "A bandeira do navio determina a lei aplicável para solução do dissídio e não o foro competente. A aplicação do art 12 da LICC" - TST, 2º T., Proc. RR-6.884/85, rel. Min. José Ajuricaba, in "Repertório" cit., de Lima Teixeira, 1989, vol. 6, pág.301, verbete n. 1.327.

RUSSOMANO, Mozart Victor. **Comentários a consolidação às leis do trabalho**. 13 ed. Rio de Janeiro: Forense, 1990. 1 e 2 v.

SÓRIA, Mateus da Fonseca. Tribunal Internacional sobre Direito do Mar. **Jus Navigandi**, Teresina, ano 9, n. 516, 5 dez. 2004. Disponível: <<http://jus2.uol.com.br/doutrina/texto.asp?id+6022>>. Acesso em: 18 out. 2007.

SÜSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de direito do Trabalho. 20 ed.** São Paulo: LTr, 2002. 1v. 725p.

SÜSSEKIND, Arnaldo. **Instituições de direito do Trabalho. 20 ed.** São Paulo: LTr, 2002. 2v. 1080p.

TRIBUNAL REGIONAL DO TRABALHO DA 4ª REGIÃO - BRASIL. Revista Eletrônica. 7.4. "Site do Tribunal Superior do Trabalho (www.tst.gov.br)". **7.4.2.** Disponível em: <http://www.trt4.gov.br/portal/page/portal/Internet/NAV_REVISTA_ELETRONICA/17edicao.doc#indice_artigo>. Acesso em: 9 de set. de 2007.