

Identificação

PROCESSO nº 0000746-89.2015.5.06.0181 (RO) RECORRENTE: MSC CRUZEIROS DO BRASIL LTDA., MSC CROCIERE S.A. RECORRIDO: ALEXANDRE DE SOUZA MIRANDA, ROSA DOS VENTOS SERVICOS E CAPACITACAO DE TRIPULANTES LTDA - ME RELATOR: FABIO ANDRE DE FARIAS

ADVOGADOS: MARIA LUCIA MENEZES GADOTTI, PAULO FRANCISCO MARROCOS DE OLIVEIRA E TICIANA DA COSTA CARNEIRO.

PROCEDÊNCIA: 1ª VARA DO TRABALHO DE IGARASSU (PE)

EMENTA

DIREITO PROCESSUAL DO TRABALHO. COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO. EMPREGADORA ESTRANGEIRA. PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS EM ÁGUAS BRASILEIRAS E INTERNACIONAIS. INCIDÊNCIA DOS ARTIGOS 435 DO CÓDIGO CIVIL, 651, §§ 2.º E 3.º, DA CONSOLIDAÇÃO DAS LEIS DO TRABALHO, E 21 DO NOVO CÓDIGO DE PROCESSO CIVIL. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL À ESPÉCIE. NORMA MAIS FAVORÁVEL. APLICABILIDADE DO ARTIGO 2.º, III, DA LEI N.º 7.064/82. Considerando que a contratação do reclamante se deu por grupo de empresas que possui domicílio no Brasil, para trabalhar a seu serviço em embarcação em águas nacionais e estrangeiras, resta aplicável ao presente caso os dispostos nos arts. 21, do CPC/2015, 651, § 3º, da CLT, art. 114 da CF e art. 2º, III, da Lei 7.064/1982. Assim, deve-se reconhecer a competência jurisdicional brasileira, e também a competência material desta Justiça Especializada para dirimir a lide. **Recurso ordinário improvido.**

RELATÓRIO

Vistos, etc.

Trata-se de recurso ordinário interposto por **MSC CRUISES S.A. (atual denominação de MSC CROCIERE S.A.) e MSC CRUZEIROS DO BRASIL LTDA.** contra a sentença proferida pelo MM. Juízo da 1ª VARA DO TRABALHO DE IGARASSU (PE) que julgou PROCEDENTES EM PARTE os pedidos contidos nesta reclamação trabalhista, nos termos da fundamentação de fls. 1653/1687. Nas razões de fls. 1723/1782, as recorrentes apontam nulidade processual, em razão do cerceamento do direito de defesa. Alega que os depoimentos pessoais da parte foram dispensados. De outra parte, aponta a ilegitimidade da empresa MSC Cruzeiros do Brasil para figurar no pólo passivo da presente demanda. Alega que a referida empresa não contratou nem remunerou o reclamante; que não foi contratada pela e a MSC Cruises; que a MSC Cruzeiros do Brasil LTDA. é empresa do grupo, com atividade econômica totalmente diversa da MSC Cruises; que a MSC Cruises é sócia da MSC Cruzeiros do Brasil, sendo, portanto, solidariamente responsáveis, por força de lei, única e exclusivamente pelos débitos trabalhistas de seus empregados; que tal condição não admite conclusão de que a MSC Cruzeiros do Brasil deve permanecer na lide decorrente de uma relação da qual não participou, tampouco que deverá responder por obrigações de fazer; que não estão presentes requisitos necessários à formação de grupo econômico e empregador único. De outra parte, pretende o reconhecimento da incompetência desta justiça especializada. Alega que o contrato de trabalho com toda a tripulação a bordo de navios MSC é firmado entre o tripulante e a empresa MSC Cruises ou suas concessionárias, que, por sua vez, é amparado no contrato coletivo firmado entre a Confitarma (Associação Italiana de Proprietários de Navio), segundo as diretrizes impostas pela ITF (Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte), além das Convenções da Organização Internacional do Trabalho; que demonstrou trata-se de relação jurídica internacional mantida entre o reclamante e a empresa MSC Cruises; que foi celebrado contrato de trabalho internacional a prazo determinado com a MSC Cruises, proprietária das embarcações, do grupo MSC; que o contrato foi desenvolvido em território estrangeiro; que o contrato de trabalho a prazo determinado foi firmado com base na disposição constante do art. 23 do Contrato Coletivo de Trabalho, tendo duração média de 07(sete) a 12(doze) meses; o que recorrido foi recrutado e treinado por escola de treinamento (Rosa dos Ventos) e submetido a processo de seleção pela MSC Cruises; que o recorrido iniciou seu contrato em porto internacional, embarcando para efetuar a travessia Europa-Brasil e vice-versa, desembarcando em porto estrangeiro; que a preparação e aproximação feita por escola de treinamento não caracteriza qualquer tipo de pré-contratação, pois tal atividade encontra fôlego e conivência do MPT, que prevê a possibilidade de contratação de tripulantes pela MSC Cruises neste formato, conforme item III do TAC 408/2010; que, segundo TAC juntados aos autos, apenas contratos firmados para o cumprimento da temporada nacional exclusivamente é que atrairiam a aplicação da legislação nacional, entendida como temporada brasileira a contratação ocorrida trinta dias antes da saída da embarcação do Porto de origem para o

Brasil e trinta dias após a saída do navio do último porto nacional - que é Recife na grande maioria dos casos; que não é crível se falar na impossibilidade de utilizar a lei do pavilhão, ou que esta poderia somente ser utilizada para embarcações de caráter militar, uma vez que em seu Livro Segundo, Título Terceiro (ratificado pelo Brasil através do Decreto 18.871/1929 e com força de emenda constitucional), reconhece através dos artigos 279 e 281, que as embarcações comerciais também se sujeitam a tal regramento; que a lei nacional não se aplica à relação jurídica objeto da presente demanda. Subsidiariamente, alega que o contrato de trabalho firmado com o reclamante foi temporária, sendo indevidas verbas rescisórias, inclusive a multa prevista no art. 477 da CLT; que o contrato coletivo que regeu a relação entre a MSC Cruises e o recorrido, prevê jornada de trabalho de até 11 (onze) horas diárias (8 normais e 3 extraordinárias - acrescidas do percentual de 25%), com intervalos para refeição e descanso e interjornadas, além das folgas semanais; que tais disposições contratuais eram observadas a bordo, não havendo prova em contrário produzida. Cita jurisprudência e pede provimento.

Regularmente intimadas as partes, o reclamante apresentou contrarrazões às fls. 1957/1968. Após pedido de vista regimental, os autos foram remetidos ao Ministério Público do Trabalho, que apresentou parecer de id nº f3f1aa3. É o relatório.

FUNDAMENTAÇÃO

MÉRITO

Recurso da parte

Da arguição de nulidade processual.

As recorrentes apontam nulidade processual, em razão do cerceamento do direito de defesa. Alegam que os depoimentos pessoais da parte foram dispensados.

Ab initio, entendo oportuna a transcrição do artigo 848 da CLT:

"Art. 848. Terminada a defesa, seguir-se-á a instrução do processo, **podendo** o presidente, ex officio ou a requerimento de qualquer juiz temporário, interrogar os litigantes". Grifei.

Como se vê, extrai-se, da redação do referido dispositivo legal, que o ato processual de interrogatório dos litigantes é faculdade do Juiz, não havendo qualquer injunção quanto a tal aspecto, como pretende fazer crer o ora recorrente.

Na esteira do que preceitua o art. 765 da CLT, o magistrado tem ampla liberdade na condução do processo, podendo dispensar a produção de provas que lhe pareçam desnecessárias e contrárias ao postulado constitucional da razoável duração processual (art. 5º, inciso LXXVIII, da CF/88).

Acentua-se, por oportuno, que também a regra do artigo 385 do Novo Código de Processo Civil (dispositivo correspondente ao art. 342 do CPC/73) estabelece faculdade ao Juiz de ordenar de ofício "o depoimento pessoal da outra parte, a fim de que seja interrogada na audiência de instrução de julgamento", competindo à parte, apenas, requerer o depoimento pessoal da outra.

Não há, pois, na ordem jurídica brasileira, qualquer dispositivo que atribua à parte poderes de se substituir ao juiz na condução do processo e na coleta de provas em audiência.

À luz de tais considerações, tenho que inexistente o alegado cerceamento de defesa, não havendo, por conseguinte, qualquer nulidade a ser declarada.

Da ilegitimidade da empresa MSC Cruzeiros do Brasil.

De outra parte, aponta a ilegitimidade da empresa MSC Cruzeiros do Brasil para figurar no pólo passivo da presente demanda. Alega que a referida empresa não contratou nem remunerou o reclamante; que não foi contratada pela e a MSC Cruises; que a MSC Cruzeiros do Brasil LTDA. é empresa do grupo, com atividade econômica totalmente diversa da MSC Cruises; que a MSC Cruises é sócia da MSC Cruzeiros do Brasil, sendo, portanto, solidariamente responsáveis, por força de lei, única e exclusivamente pelos débitos trabalhistas de seus empregados; que tal condição não admite conclusão de que a MSC Cruzeiros do Brasil deve permanecer na lide decorrente de uma relação da qual não participou, tampouco que deverá responder por obrigações de fazer; que não

estão presentes requisitos necessários à formação de grupo econômico e empregador único. Para fins de preenchimento das condições da ação, revela-se, como parte legítima, para compor determinado dissídio, aquela a quem, segundo narrativa da petição inicial, couber, eventualmente, suportar responsabilidade de qualquer nível, pelo cumprimento das obrigações postuladas em juízo. A legitimidade "ad causam" das partes, portanto, decorre da titularidade dos interesses materiais em conflito, sendo facilmente constatada, no caso, mediante uma apreciação, "prima facie" e "in statu assertionis", do teor da petição inicial e da peça contestatória.

Segundo a teoria da asserção, positivada no vigente Código de Processo Civil, é a versão autoral que define a legitimação dos sujeitos envolvidos na relação processual.

Não há confundir a realidade fática da relação de direito material subjacente ao processo com as condições da ação, pois, é anticientífico o julgador examinar a procedência das alegações, mediante a aferição de provas, para somente depois decidir sobre temas processuais preliminares.

E, no caso, o reclamante alegou o seguinte o seguinte, na petição inicial:

"Apesar de ter sido contratado, avaliado e treinado como 'kitchen utility' (assistente de cozinha), no Brasil, por agência brasileira pela 2ª RECLAMADA, ROSA DOS VENTOS BRASIL, o VINDICANTE durante toda a contratualidade, sempre prestou serviços em navio de cruzeiro navio MSC Preziosa, italiano, integrante do grupo econômico da MSC CROCIERE, do qual a 1ª RECLAMADA, MSC CRUZEIROS DO BRASIL LTDA faz parte, que mantém contrato de prestação de serviços com a 2ª RECLAMADA, que dele usufruiu, caracterizando-se a responsabilidade subsidiária na lide."

O exame das matérias apontadas nesta arguição de ilegitimidade de parte exige, necessariamente, a apreciação do mérito processual e, conseqüentemente, a realização de juízo de valor acerca das relações jurídicas materiais submetidas à apreciação desta justiça especializada. Ora, há de se concluir que não há como prover uma pretensão de extinção do processo sem julgamento de mérito. Rejeito.

Da competência da justiça do trabalho e da legislação aplicável.

Pretende o reconhecimento da incompetência desta justiça especializada. Alega que o contrato de trabalho com toda a tripulação a bordo de navios MSC é firmado entre o tripulante e a empresa MSC Cruises ou suas concessionárias, que, por sua vez, é amparado no contrato coletivo firmado entre a Confitarma (Associação Italiana de Proprietários de Navio), segundo as diretrizes impostas pela ITF (Federação Internacional dos Trabalhadores em Transporte), além das Convenções da Organização Internacional do Trabalho; que demonstrou trata-se de relação jurídica internacional mantida entre o reclamante e a empresa MSC Cruises; que foi celebrado contrato de trabalho internacional a prazo determinado com a MSC Cruises, proprietária das embarcações, do grupo MSC; que o contrato foi desenvolvido em território estrangeiro; que o contrato de trabalho a prazo determinado foi firmado com base na disposição constante do art. 23 do Contrato Coletivo de Trabalho, tendo duração média de 07(sete) a 12(doze) meses; o que recorrido foi recrutado e treinado por escola de treinamento (Rosa dos Ventos) e submetido a processo de seleção pela MSC Cruises; que o recorrido iniciou seu contrato em porto internacional, embarcando para efetuar a travessia Europa-Brasil e vice-versa, desembarcando em porto estrangeiro; que a preparação e aproximação feita por escola de treinamento não caracteriza qualquer tipo de pré-contratação, pois tal atividade encontra fôlego e convivência no MPT, que prevê a possibilidade de contratação de tripulantes pela MSC Cruises neste formato, conforme item III do TAC 408/2010; que, segundo TAC juntados aos autos, apenas contratos firmados para o cumprimento da temporada nacional exclusivamente é que atrairiam a aplicação da legislação nacional, entendida como temporada brasileira a contratação ocorrida trinta dias antes da saída da embarcação do Porto de origem para o Brasil e trinta dias após a saída do navio do último porto nacional - que é Recife na grande maioria dos casos; que não é crível se falar na impossibilidade de utilizar a lei do pavilhão, ou que esta poderia somente ser utilizada para embarcações de caráter militar, uma vez que em seu Livro Segundo, Título Terceiro (ratificado pelo Brasil através do Decreto 18.871/1929 e com força de emenda constitucional), reconhece através dos artigos 279 e 281, que as embarcações comerciais também se sujeitam a tal regramento; que a lei nacional não se aplica à relação jurídica objeto da presente demanda.

O juízo de primeiro grau assim se manifestou:

"Se é certo que o contrato de trabalho foi assinado na Itália (por ocasião do primeiro embarque), quando iniciada a prestação dos serviços, menos certo não é que o Autor foi no pré-contratado Brasil, após ser selecionado e treinado para o emprego de tripulante de embarcação, recebendo passagem aérea para a Itália, a fim de iniciar a prestação dos serviços. Independentemente ter firmado o contrato no momento do embarque, já em território italiano. Aliás, nem mesmo é decisivo ou relevante o fato de a execução do contrato ter iniciado após a admissão do Autor em território

italiano e, bem assim, na embarcação, pelas autoridades imigratórias desse país, não emergindo como condicionante à contratação.

Assim, ao reverso do que quer fazer crer a parte Ré, o fato de o Acionante ter sido pré-contratado no Brasil, per si, autoriza o processamento e o julgamento da ação pelos órgãos jurisdicionais brasileiros. Até porque, ex vi dos arts. 427 e 435 da Lei Civil Substantiva, "A proposta de contrato obriga o proponente, se o contrário não resultar dos termos dela, da natureza do negócio, ou das circunstâncias do caso" e "Reputar-se-á celebrado o contrato no lugar em que foi proposto". A prestação dos serviços ocorreu, tanto no Brasil, quanto no exterior. Acresce, ainda, que o Autor é brasileiro, o seu empregador mantém domicílio (e agências) em território brasileiro e os serviços foram prestados, tanto no Brasil, quanto no exterior.

(...)

Não se desconhece que o Brasil é signatário da Convenção de Havana (Convenção de direito internacional privado - Código de Bustamante), incorporada ao ordenamento jurídico pátrio pelo Dec. nº. 18.871/1929 que estabelece, nos arts. 279 e 281, a denominada Lei do Pavilhão, que pela qual é aplicável a legislação do país no qual está matriculada a embarcação (a propósito, o armador tem sede em Genebra, Suíça, e o navio é de bandeira panamenha). Mas também está posto no art. 198 do sobrecitado dispositivo legal que "Também é territorial a legislação sobre acidentes do trabalho e protecção social do trabalhador". E, como visto precedentemente, o Suplicante também prestou serviços no Brasil e aqui foi, ao menos, pré-contratado."

Pois bem.

Registro, inicialmente, que a Convenção OIT 186 não foi ratificada, ainda, pelo Brasil. Esse a priori é essencial ao debate porque, se não temos marco internacional aplicável a todos os países, ou seja, uma norma supranacional, então o debate aqui se limita a aplicar lei brasileira ou a lei do pavilhão. Ocorre, como será dito adiante, que não existe a indicação de qual lei do pavilhão deveria ser aplicada o que nos impede de verificar até o critério de maior ou menor vantagem de uma legislação em relação à outra.

A meu ver, diversamente do alegado pelas recorrentes, a contratação da reclamante não ocorreu em território estrangeiro, mas em território brasileiro, por meio da empresa Rosa dos Ventos Brasil, que, além de esclarecer as condições de trabalho, realizou processo de seleção, capacitação para o exercício de funções a bordo e admissão do reclamante. Segundo informa a empresa Rosa dos Ventos, em sua defesa, é uma agência credenciada pela MSC Crociere, que recruta e capacita candidatos a tripulantes interessados em trabalhar a bordo de navios.

Como apontado na petição inicial, o reclamante recebeu passagem internacional, saindo do Brasil, para iniciar suas atividades no navio MSC Preziosa - fato incontroverso. O contrato de trabalho era previamente fornecido, devendo o obreiro apenas embarcar no exterior.

Aplicam-se as disposições dos artigos 427 e 435 do Código Civil, "in verbis":

"Art. 427- A proposta de contrato obriga o proponente, se o contrário não resultar dos termos dela, da natureza do negócio, ou das circunstâncias do caso.

Art.435 - Reputar-se-á celebrado o contrato no lugar em que foi proposto."

A competência desta Justiça especializada alcança o empregado brasileiro que labore em agência ou filial localizada em território estrangeiro, consoante art. 651, § 2.º e §3º.

De outra parte, o novo Código de Processo Civil estabelece, no seu artigo 21, a competência da autoridade judiciária brasileira quando o réu, qualquer que seja a sua nacionalidade, estiver domiciliado no Brasil, reputando-se domiciliada no Brasil a pessoa jurídica estrangeira que aqui tiver agência, filial ou sucursal.

No caso, observo que a empresa que a empresa MSC Crociere, proprietária dos navios operados pela empresa MSC Cruzeiros do Brasil, integram o mesmo grupo econômico. A empresa MSC Crociere S/A é sócia proprietária da MSC Cruzeiros do Brasil (art. 2º, § 2º, da CLT). Tal fato, aliás, decorre da afirmação da própria empresa controlada, na peça de bloqueio, no sentido de que "exerce atividade armatorial no Brasil, realizando cruzeiros marítimos em território nacional, com navios de propriedade de uma das empresas do grupo econômico ao qual ambas pertencem, MSC Crociere S/A, no período compreendido, atualmente, entre novembro e abril de todo ano, esta última sim, empregadora real e efetiva de tripulantes para laborarem em navios de cruzeiros marítimos". A empresa controladora, por seu turno, assevera na contestação que "o reclamante entabulou com a empresa MSC Crociere contratos para laborar a bordo de seus navios, visto que é proprietária de todos os navios MSC de cruzeiros marítimos".

Caracterizado grupo econômico nos termos do art. 2º, §2º, da CLT, há que se reconhecer a figura de empregador único. Desta sorte, tem-se que a empresa controlada é brasileira e atua na exploração de serviços de agenciamento de viagens e turismo, através de agenciamento, intermediação, organização, promoção e execução de atividades turísticas, tours, viagens, excursões e similares;

bem como, através de representantes, atividade armatorial consistente na realização de cruzeiros marítimos nacionais (navegação de cabotagem) e internacionais (navegações de longo curso) com fins turísticos, com navios próprios ou afetados, o que configura a hipótese processual acima retratada.

Neste sentido, alias, já se pronunciou o TST, ao julgar matéria essencialmente idêntica, envolvendo as mesmas reclamadas:

"AGRAVO DE INSTRUMENTO. RECURSO DE REVISTA. PROCESSO SOB A ÉGIDE DA LEI 13.015/2014. 17. EMPREGADA CONTRATADA NO BRASIL. LABOR EM NAVIO DE CRUZEIRO INTERNACIONAL. COMPETÊNCIA TERRITORIAL BRASILEIRA. APLICAÇÃO DAS LEIS NO ESPAÇO. 2. RESPONSABILIDADE SOLIDÁRIA. GRUPO ECONÔMICO. 3. JORNADA DE TRABALHO. SÚMULAS 126 E 338, I/TST. 4. HORAS EXTRAS. BASE DE CÁLCULO (REMUNERAÇÃO) E PRÉ-CONTRATAÇÃO (COMPENSAÇÃO). APELO DESFUNDAMENTADO. 5. INDENIZAÇÃO POR DANOS MORAIS. SURTO DE ESCABIOSE. DOENÇA CONTAGIOSA ADQUIRIDA NO AMBIENTE LABORAL. ATUAÇÃO TARDIA PARA RESGUARDAR A SAÚDE E SEGURANÇA NO AMBIENTE DE TRABALHO. DESRESPEITO AOS PRINCÍPIOS FUNDAMENTAIS DA DIGNIDADE DA PESSOA HUMANA, DA INVIOABILIDADE PSÍQUICA (ALÉM DA FÍSICA) DA PESSOA HUMANA, DO BEM-ESTAR INDIVIDUAL (ALÉM DO SOCIAL) DO SER HUMANO, TODOS INTEGRANTES DO PATRIMÔNIO MORAL DA PESSOA FÍSICA. DANO MORAL CARACTERIZADO. INCIDÊNCIA, ADEMAIS, DA SÚMULA 126/TST, RELATIVAMENTE AOS FATOS EXPLICITADOS NO ACÓRDÃO. 6. VALOR DA INDENIZAÇÃO. PRINCÍPIOS DA PROPORCIONALIDADE E DA RAZOABILIDADE OBSERVADOS.

Em relação à "competência territorial brasileira" e à "aplicação das leis no espaço", a jurisprudência desta Corte ajustou-se às previsões da Lei n. 7064/82, cujo art. 3º determina a aplicação, aos trabalhadores nacionais contratados ou transferidos para trabalhar no exterior, da lei brasileira de proteção ao trabalho naquilo que não for incompatível com o diploma normativo especial, quando mais favorável do que a legislação territorial estrangeira. **No caso vertente**, tendo a Reclamante, brasileira, sido contratada no Brasil para trabalhar embarcada em navios, participando de cruzeiros, que percorriam tanto águas brasileiras quanto estrangeiras, é inafastável a jurisdição nacional, nos termos do art. 651, § 2º, da CLT. Aplica-se, outrossim, o Direito do Trabalho brasileiro, em face do princípio da norma mais favorável, que foi claramente incorporado pela Lei nº 7.064/1982. **Agravo de instrumento desprovido." (Processo AIRR 1144001120125170001Orgão Julgador3ª Turma PublicaçãoDEJT 24/02/2017Julgamento15 de Fevereiro de 2017Relator Mauricio Godinho Delgado)**

Este Tribunal já se pronunciou no mesmo sentido, ao julgar matéria essencialmente idêntica, como ocorreu nos autos do processo nº 0000303-55.2015.5.06.014:

"PROC. Nº TRT. 0000303-55.2015.5.06.0144 (RO)

Órgão Julgador :1ª Turma

Relator :Desembargador Sergio Torres Teixeira

Recorrente :HARRYSON FERNANDO GUEDES COSTA BORGES

Recorridos :MSC CRUZEIROS DO BRASIL LTDA.; MSC CROCIERE S.A.

Advogados :EGLEICE LUNA GOMES FERNANDES; MARIA LUCIA MENEZES GADOTTI

Procedência :4ª Vara do Trabalho DE JABOATÃO (PE)

EMENTA: RECURSO ORDINÁRIO DO RECLAMANTE. DIREITO INDIVIDUAL E PROCESSUAL DO TRABALHO. COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO BRASILEIRA. Nos termos do art. 651, §2º, da CLT, a competência dos órgãos jurisdicionais trabalhistas de primeiro grau estende-se aos dissídios ocorridos em agência ou filial no estrangeiro, desde que o empregado seja brasileiro e não haja convenção internacional dispendo em contrário. Assim, ainda que o conflito ocorra no estrangeiro, sendo o empregado brasileiro e não havendo legislação internacional em sentido contrário, fica atraída a competência da Justiça do Trabalho Brasileira para apreciar a lide.

Observe-se que o caso não é de aplicação da lei do Pavilhão ou da Bandeira, prescrita no Código de Bustamante (Convenção de Direito Internacional Privado de Havana ratificada através do Decreto nº 18.871/1929) que dispõe que as relações de trabalho da tripulação de navios regem-se pelas leis do local da matrícula da embarcação, pois estamos diante do que a doutrina e a jurisprudência chamam de "bandeira de favor", situações nas quais o país onde está matriculado o navio não guarda relação com o "armador", isto é, aquele que explora a atividade econômica atrelada à embarcação. No caso, é incontroverso que a relação jurídica se estabeleceu entre o reclamante (brasileiro) e a segunda reclamada (empresa sediada no Brasil, que explora roteiros de cruzeiros), não havendo cogitar de aplicação da lei da bandeira da embarcação. Atenção para o fato de que o recrutamento e a contratação se deram em território nacional e o contrato social das reclamadas evidencia serem integrantes de grupo econômico com sede no Brasil sendo indiscutível a regência do art. 651, §2º,

da Consolidação das Leis do Trabalho. Recurso a que se dá provimento".

"RECURSO ORDINÁRIO. COMPETÊNCIA TERRITORIAL DA JUSTIÇA BRASILEIRA. CONFLITO DE LEIS NO ESPAÇO. TRABALHO EM NAVIO ESTRANGEIRO. EMPREGADO ARREGIMENTADO E CONTRATADO NO BRASIL. Considerando que a contratação do reclamante se deu por grupo de empresas que possui domicílio no Brasil, para trabalhar a seu serviço em embarcação em águas nacionais e estrangeiras, resta aplicável ao presente caso os dispostos nos arts. 21, do CPC/2015, 651, § 3º, da CLT, art. 114 da CF e art. 2º, III, da Lei 7.064/1982. Assim, deve-se reconhecer a competência jurisdicional brasileira, e também a competência material desta Justiça Especializada para dirimir a lide. Recurso ordinário a que se dá provimento. (Processo: RO - 0000564-40.2015.5.06.0008, Redator: Maria Clara Saboya Albuquerque Bernardino, Data de julgamento: 06/03/2017, Terceira Turma, Data da assinatura: 07/03/2017).

Dessa forma, tenho que esta justiça especializada é competente para a análise da presente demanda.

Quanto ao direito aplicável, para retomar, observo que as reclamadas pretendem a aplicação da legislação estrangeira, aplicando-se a lei do pavilhão, e o contrato coletivo internacional, a fim de permitir a uniformidade de tratamento entre os trabalhadores de diversas nacionalidades que prestam serviços a bordo. Alegam, ainda, que a legislação brasileira somente é aplicável a tripulante brasileiro quando este for contratado para trabalhar exclusivamente em temporada nacional de navios, e que tal não é o caso dos autos; que o cancelamento da Súmula 207, do TST, não tem efeito sobre o tipo de contrato efetuado pela recorrida, uma vez que, para os navios e aeronaves, a regra continua a mesma.

Pois bem.

No direito internacional consagram-se o princípio da Lex loci executionis (art. 198 do Código de Bustamante) e o princípio da primazia da norma mais favorável ao trabalhador (art. 19, § 8º, Constituição da OIT).

No Brasil, a principal norma a respeito da matéria é a Lei 7.064/82, que trata da situação dos trabalhadores contratados no Brasil para prestarem serviços no exterior e adota como critério principal o da norma mais favorável ao trabalhador por institutos. O art. 3, II, da referida norma legal impôs a cancelamento da Súmula 207 do TST que determinava a aplicação da "lex loci executionis". Como a Súmula 207 foi extinta a partir de conflitos com a Lei 7.064/82 e como o Código de Bustamante não foi ainda denunciado pelo Estado brasileiro, aparentemente permanece válido o critério "Lex loci executionis" em caso de conflitos de leis no espaço envolvendo trabalhadores estrangeiros contratados no exterior para prestar serviços no Brasil.

No caso, o reclamante foi contratado por empresa domiciliada no Brasil para trabalhar a seu serviço em embarcação em águas nacionais e internacionais, configurando a hipótese prevista no art. 2º, III, da Lei 7.064/1982, alterada pela Lei 11.962/2009, que assim dispõe:

Art. 2º - Para os efeitos desta Lei, considera-se transferido:

I - o empregado removido para o exterior, cujo contrato estava sendo executado no território brasileiro;

II - o empregado cedido à empresa sediada no estrangeiro, para trabalhar no exterior, desde que mantido o vínculo trabalhista com o empregador brasileiro;

III - o empregado contratado por empresa sediada no Brasil para trabalhar a seu serviço no exterior. Assim é que incide na espécie o art. 3º da referida Lei, segundo o qual:

Art. 3º - A empresa responsável pelo contrato de trabalho do empregado transferido assegurar-lhe-á, independentemente da observância da legislação do local da execução dos serviços:

I - os direitos previstos nesta Lei;

II - a aplicação da legislação brasileira de proteção ao trabalho, naquilo que não for incompatível com o disposto nesta Lei, quando mais favorável do que a legislação territorial, no conjunto de normas e em relação a cada matéria.

Apesar de os procedimentos prévios à contratação terem sido efetuados no Brasil e o reclamante desempenhar as suas atividades também em território brasileiro, o fato é que há previsão específica à hipótese, qual seja aplicação da lei do pavilhão ou da bandeira, a qual deve ser ressalvada apenas em casos excepcionais, como, por exemplo, no caso de bandeira de favor

Neste contexto, há de ser perquirir qual a legislação mais favorável ao trabalhador, se a brasileira ou a da bandeira do navio (Lei do Pavilhão), que, no caso em tela, é a Panamenha.

Contudo, embora as reclamadas pretendam aplicar ao reclamante a Lei do Pavilhão, (legislação Panamenha), não trouxeram aos autos dita legislação, impossibilitando a comparação entre as normas, ausência que resulta na aplicação da legislação nacional.

Quanto ao acordo coletivo celebrado, tenho que inviável sua aplicabilidade, pois os documentos juntados às fls. 360/473 não se aplica ao navio em que o reclamante trabalhou, o MSC Preziosa -

fato incontroverso.

Com efeito:

"Artigo 1- Partes e Aplicações do Acordo

Os dispositivos deste Acordo Coletivo irão aplicar-se ao pessoal registrado ou a ser registrado a bordo das seguintes:

Embarcações: MSC ARMONIA, MSC LIRICA, MSC OPERA, MSC SINFONIA, MSC MUSICA, MSC ORCHESTRA, MSC POESIA, MSC FANTASIA, MSC SPLENDIDA, MSC MAGINIFICA e MSC DIVINA".

De outra parte, não há como conferir a um TAC força vinculante para a atuação jurisdicional. Tal instrumento dita conduta das empresas signatárias do referido documento sob pena de aplicação de penalidade nele imposta.

Tem-se, portanto, que o autor é brasileiro, foi contratado (ou pré-contratado) no Brasil, por empresa estrangeira que mantém domicílio no Brasil, para prestar serviços em navios de bandeira diversa da sua sede, tanto aqui, quanto no exterior, e não há prova de legislação exterior aplicável ao obreiro. Desta sorte, impõe-se a aplicação da legislação brasileira à relação jurídica objeto da demanda.

Neste sentido,

"RECURSO ORDINÁRIO DO RECLAMANTE. DIREITO INDIVIDUAL E PROCESSUAL DO TRABALHO. COMPETÊNCIA DA JUSTIÇA DO TRABALHO BRASILEIRA. Nos termos do art. 651, § 2º, da CLT, a competência dos órgãos jurisdicionais trabalhistas de primeiro grau estende-se aos dissídios ocorridos em agência ou filial no estrangeiro, desde que o empregado seja brasileiro e não haja convenção internacional dispondo em contrário. Assim, ainda que o conflito ocorra no estrangeiro, sendo o empregado brasileiro e não havendo legislação internacional em sentido contrário, fica atraída a competência da Justiça do Trabalho Brasileira para apreciar a lide.

Observe-se que o caso não é de aplicação da lei do Pavilhão ou da Bandeira, prescrita no Código de Bustamante (Convenção de Direito Internacional Privado de Havana ratificada através do Decreto nº 18.871/1929) que dispõe que as relações de trabalho da tripulação de navios regem-se pelas leis do local da matrícula da embarcação, pois estamos diante do que a doutrina e a jurisprudência chamam de "bandeira de favor", situações nas quais o país onde está matriculado o navio não guarda relação com o "armador", isto é, aquele que explora a atividade econômica atrelada à embarcação. No caso, é incontroverso que a relação jurídica se estabeleceu entre o reclamante (brasileiro) e a segunda reclamada (empresa sediada no Brasil, que explora roteiros de cruzeiros), não havendo cogitar de aplicação da lei da bandeira da embarcação. Atenção para o fato de que o recrutamento e a contratação se deram em território nacional e o contrato social das reclamadas evidencia serem integrantes de grupo econômico com sede no Brasil sendo indiscutível a regência do art. 651, § 2º, da Consolidação das Leis do Trabalho. Recurso a que se dá provimento. (Processo: RO - 0000303-55.2015.5.06.0144, Redator: Sergio Torres Teixeira, Data de julgamento: 26/10/2016, Primeira Turma, Data da assinatura: 09/11/2016)" (TRT-6 - RO: 00003035520155060144, Data de Julgamento: 26/10/2016, Primeira Turma)"

"PROC. Nº TRT - 0000871-43.2015.5.06.0121

Órgão Julgador : QUARTA TURMA

Relator : DESEMBARGADOR ANDRÉ GENN DE ASSUNÇÃO BARROS

Recorrentes : EDIVALDO BARBOSA DE SOUSA, MSC CROCIERE S.A. e MSC CRUZEIROS DO BRASIL LTDA

Recorridos : OS MESMOS

Advogados : JOSE HILTON SILVEIRA DE LUCENA e MARIA LUCIA MENEZES GADOTTI

Procedência : 1ª VARA DO TRABALHO DE PAULISTA/PE

EMENTA CONFLITO DE LEIS NO ESPAÇO. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL. TRABALHO EM NAVIO ESTRANGEIRO. EMPREGADO ARREGIMENTADO E CONTRATADO NO BRASIL. 1.Considerando que a contratação do reclamante se deu por grupo de empresas com domicílio no Brasil para trabalhar a seu serviço em embarcação em águas nacionais e estrangeiras, resta concretizado o suporte fático do art. 2º, III, da Lei 7.064/1982, a atrair a aplicação da legislação brasileira, em homenagem ao princípio da norma mais favorável. 2.Sob outro prisma, a lei do pavilhão tem sido relativizada no campo do Direito do Trabalho, porquanto a devida tutela jurisdicional deve alcançar sua máxima efetividade (CF/88, art. 5º, XXXV), não deixando desamparados os direitos de trabalhadores nacionais, independente do local da prestação de serviços, a imperar o Princípio Tuitivo, norteador das relações trabalhistas.Recurso ordinário não provido, no tema".

Nada a reformar, portanto, quanto ao tema.

Das verbas rescisórias.

Alegam que o contrato de trabalho firmado com o reclamante foi temporário, sendo indevidas verbas rescisórias, inclusive a multa prevista no art. 477 da CLT.

O juízo de primeiro grau reconheceu a existência de vínculo empregatício a prazo determinado, indeferindo pagamento de parcelas rescisórias típicas de dispensa imotivada, mas reconhecendo o direito a: 09/12 de férias 2013/2014, acrescidas de 1/3; 7/12 avos de décimo terceiro salário de 2014; 2/12 avos de décimo terceiro salário de 2013; FGTS de outubro de 2013 a julho de 2014.

Em razão do reconhecimento do direito brasileiro à relação de trabalho ora discutida, tenho que a sentença está em consonância com o princípio da prevalência da realidade, uma vez que restou comprovada a existência de contrato de emprego a prazo determinado.

De outra parte, diversamente do que afirmam as recorrentes, o juízo de primeiro grau não deferiu propriamente parcelas rescisórias, mas reconheceu direitos que o obreiro detinha em razão da manutenção do contrato de trabalho. Como pode ser observado, não houve reconhecimento de direito a aviso prévio ou multa fundiária.

Desta sorte, tendo em vista que os valores de férias, 13º salário e FGTS correspondem ao período contratual, tenho que a sentença não merece reforma.

Quanto à multa prevista no art. 477 da CLT, tenho que, diversamente do entendimento das recorrente, a mesma é aplicável aos contratos empregatícios por prazo determinado. Neste sentido, inclusive:

"AGRAVO DE INSTRUMENTO EM RECURSO DE REVISTA. MULTA DO ARTIGO 477 DA CLT. CONTRATO POR PRAZO DETERMINADO. DESPROVIMENTO. Aos contratos de por prazo determinado que se encerram no prazo preestabelecido (hipótese dos autos) aplica-se o entendimento consignado na alínea "a" do §6º do art. 477 da CLT, pelo que incide a multa prevista no § 8º do mesmo dispositivo. O curto prazo para pagamento das verbas rescisórias explica-se pelo fato das partes previamente já estarem cientes do termo final do contrato. Mantém-se o r. despacho agravado, quando não demonstrado que o recurso de revista encontra-se revestido dos requisitos do art. 896 da CLT. Agravo de instrumento desprovido. (PROCESSO Nº TST-AIRR-124-69.2012.5.01.0014 . A C Ó R D Ã O (2ª Turma)2ª Turma DCCACM/006/ Relator CLÁUDIO ARMANDO COUCE DE MENEZES)

Acresço que em seu parecer o Ministério Público do Trabalho assim pronunciou-se:

Por fim, além de tudo já exposto quanto à aplicação da lei material pátria, tem-se que pelos princípios da proteção e da norma mais favorável ao trabalhador, balizadores da legislação trabalhista brasileira, cumulado com o disposto no art. 9º da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) que estabelece: "serão nulos de pleno direito os atos praticados com o objetivo de desvirtuar, impedir ou fraudar a aplicação dos preceitos contidos na presente Consolidação", tem-se como inaceitável alegação de aplicação de Convenção Coletiva Internacional que flagrantemente busca desvirtuar e impedir preceitos fundamentais da legislação trabalhista nacional, especialmente no que tange à formalização do contrato, jornada e remuneração.

...

De qualquer modo, sendo a presente cota oferecida em razão da menção a um Termo de Ajuste de Conduta firmado pelo MPT de outra regional, manifesta-se o Parquet no sentido de que o referido TAC nº 408/2010, ao contrário do afirmado pelas Recorrentes, não se aplica à situação fática dos autos, conforme argumentado acima, não tendo, também, o condão de afastar a incidência de norma cogente mais favorável ao trabalhador, mas apenas ajustar a conduta da empresa aos ditames legais.

Nego provimento.

Das horas extras.

Alegam que o contrato coletivo que regeu a relação entre a MSC Cruises e o recorrido, prevê jornada de trabalho de até 11 (onze) horas diárias (8 normais e 3 extraordinárias - acrescidas do percentual de 25%), com intervalos para refeição e descanso e interjornadas, além das folgas semanais; que tais disposições contratuais eram observadas a bordo, não havendo prova em contrário produzida.

O Juízo de primeiro grau aponta a não utilização de controles de jornada e o reconhecimento expresso da prestação, por todos os empregados, de 03 horas extras diárias. Com base na prova testemunhal, reconheceu o direito a 7 horas extras diárias, acrescidas de 50%, de segunda a domingo, com reflexos sobre remuneratórias e rescisórias, além das dobras destes dias e dos feriados trabalhados, observado o calendário oficial nacional, mesmo em águas estrangeiras. Pois bem.

Superada a discussão quanto à legislação aplicável, tenho que a sentença está em consonância

com o entendimento constante da súmula nº 338 do TST.

Com efeito, além de inexistir prova de controles de jornada, a prova testemunhal confirma a tese apresentada na petição inicial, qual seja, cumprimento de jornada de 15 horas.

Eis trecho da prova testemunhal:

A testemunha arrolada pelo Autor, Afrânio do Carmo de Paulo:

"(...) trabalhou juntamente com o autor embarcado no MSC Preziosa; que a jornada de trabalho era de 15 horas diárias; que o intervalo intrajornada médio, era de 30 minutos; que ele depoente e o autor trabalhavam como ajudante e o trabalho era executado domingo a domingo, sem folgas; que era possível descer no porto onde o navio atracava, mas isso quase nunca acontecia em decorrência do excesso de serviço; que ele depoente e o autor executavam os seguintes serviços: lavar pratos, limpeza de área e das máquinas, ajudava na limpeza de outros setores; que não sabe informar quantos ajudantes de cozinha nela trabalhavam; que os funcionários eram divididos por turmas; que ele depoente sempre trabalhou com o autor na mesma turma; que havia outros ajudantes de cozinha de diversas nacionalidades; que os demais ajudantes executavam os mesmos serviços executados pelo depoente e pelo autor e cumpriam a mesma jornada; que a ré MSC promovia festas para a tripulação a bordo; que ele depoente e o autor não participavam porque estavam muito cansados; que o navio não dispunha de área de lazer para os tripulantes, excetuado uma academia; que ele e o autor frequentavam poucas vezes; que havia um crew bar destinado a tripulação, que era basicamente para consumo de bebida (...)"

A testemunha Danilo de Lima, arrolada pela parte Ré:

"(...) que já trabalhou para a MSC CROCIERE nas funções de garçom e recepcionista no restaurante (...) que os contratos são firmados com 11 horas de trabalho diárias, sendo 3 destas consideradas como extraordinárias; que tais horas extras eram pagas juntamente com os salários; que recebia pelos sábados, domingos e feriados trabalhados; que o Kitchen Utility é responsável por operar as máquinas de lavar louças; que tais empregados são subordinados as oficiais (...) que há área de lazer reservada exclusivamente aos tripulantes, munidas de academia, mesa de jogos, shopping bar, discoteca e piscina, dentre outros itens; que é possível descer nos locais em que a embarcação atraca, bastando para tanto que esteja no horário de descanso (...)"

A testemunha Maria Clara Rodrigues de Souza Freitas, arrolada pela parte Ré:

"(...) que foi empregada da empresa MSC Crociera, empresa proprietária dos navios de novembro de 2007 a fevereiro de 2012; que inicialmente trabalhava na recepção, posteriormente, trabalhou com excursão, depois trabalhou com grupos; que saía a trabalho nos navios da MSC, bem como nos horários livres; que trabalhava das 9:00 às 22:00 horas, com o intervalo das 12:30 às 16:00 horas, de segunda-feira a domingo; que não tinha dia de folga, apenas algumas horas livres no dia; que não conhece o reclamante; (...) que, no contrato, consta o trabalho de 8 horas diárias 3 horas extras; que o mesmo contrato é utilizado para tripulantes de outras nacionalidades; (...)"

Como apontado pelo juízo de primeiro grau, somente a primeira testemunha trabalhou com o reclamante. Demais, todas as testemunhas confirmaram o trabalho de segunda a domingo. Nego provimento.

Conclusão do recurso

Diante do exposto, nego provimento ao recurso ordinário.

ACÓRDÃO

Cabeçalho do acórdão

Acórdão

ACORDAM os Integrantes da 2ª Turma do Tribunal Regional do Trabalho da 6ª Região, por unanimidade, negar provimento ao recurso ordinário.

CERTIDÃO DE JULGAMENTO

Certifico que na 6ª Sessão Ordinária realizada no sétimo dia do mês de março do ano de 2018, sob a Presidência do Excelentíssimo Senhor Desembargador do Trabalho **FÁBIO ANDRÉ DE FARIAS**, com a presença dos Excelentíssimos Senhores Desembargadora **ENEIDA MELO CORREIA DE ARAÚJO** e Juiz **MILTON GOUVEIA**, bem como do representante do Ministério Público do Trabalho, Procurador **WALDIR DE ANDRADE BITU FILHO**, foi julgado o processo em epígrafe, nos termos do dispositivo supra.

O advogado Ney Starnini fez sustentação oral pelas reclamadas/recorrentes MSC Cruzeiros do Brasil e MSC Crociera em 18/12.

Parecer do MPT doc. Id f3f1aa3.

Certifico e dou fé.
Martha Mathilde F. de Aguiar
Secretária da 2ª Turma

Assinatura