

UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SANTOS  
FACULDADE DE DIREITO  
DEPARTAMENTO DE DIREITO INTERNACIONAL

ÍCARO MENEZES GAGO DINIZ COUTO

**A RETENÇÃO DE NAVIOS E SEUS EFEITOS: UMA ANÁLISE SOB A ÓTICA  
JURÍDICA INTERNACIONAL**

SANTOS – SP

2023

ÍCARO MENEZES GAGO DINIZ COUTO

**A RETENÇÃO DE NAVIOS E SEUS EFEITOS: UMA ANÁLISE SOB A ÓTICA  
JURÍDICA INTERNACIONAL**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito, pela Universidade Católica de Santos - UNISANTOS, como requisito à obtenção do título de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Daniel Freire e Almeida

Área de concentração: Direito Internacional.

SANTOS – SP

2023

[Dados Internacionais de Catalogação]  
Departamento de Bibliotecas da Universidade Católica de Santos  
Viviane Santos da Silva - CRB 8/6746

C871r Couto, Ícaro Menezes Gago Diniz

A retenção de navios e seus efeitos : uma análise  
sob a ótica jurídica internacional / Ícaro Menezes  
Gago Diniz Couto ; orientador Daniel Freire e Almeida.  
-- 2023.

119 f. ; 30 cm

Dissertação (mestrado) - Universidade Católica de  
Santos, Programa de Pós-Graduação stricto sensu em  
Direito Internacional, 2023

Inclui bibliografia

1. Direito internacional. 2. Retenção de navios. 3. Comércio  
internacional. 4. Globalização. 5. Legislação internacional.  
6. Efeitos. I. Almeida, Daniel Freire e. II. Título.

CDU: Ed. 1997 -- 340(043.3)

ÍCARO MENEZES GAGO DINIZ COUTO

A RETENÇÃO DE NAVIOS E SEUS EFEITOS: UMA ANÁLISE SOB A ÓTICA JURÍDICA INTERNACIONAL

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Direito, pela Universidade Católica de Santos - UNISANTOS, Área de concentração: Direito Internacional.

Aprovado em: \_\_\_\_\_

Banca Examinadora

Prof. Dr. Daniel Freire e Almeida

Instituição: Universidade Católica de Santos

Julgamento: \_\_\_\_\_

Profa. Dra. Bernadete Bacellar do Carmo Mercier

Instituição: Universidade Santa Cecília

Julgamento: \_\_\_\_\_

Prof. Dr. Fabiano Lourenço de Menezes

Instituição: Universidade Católica de Santos

Julgamento: \_\_\_\_\_

*Demore o tempo que for para decidir o que  
você quer da vida, e depois que decidir não  
recue ante nenhum pretexto, porque o  
mundo tentará te dissuadir. (Autoria  
desconhecida)*

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

## AGRADECIMENTOS

O agradecimento, creio eu, é a parte mais difícil e visceral do processo de elaboração e escrita da dissertação ou monografia.

O receio de cometer a injustiça de não mencionar aquele familiar, colega ou professor que em algum momento ajudou direta ou indiretamente este subscritor é realmente aflorado quando finalmente chegamos neste ponto de nosso trabalho.

Um dia, não me recordo como ou onde, ouvi que a vida é dividida por pontos de não retorno, ou seja, é um limiar crítico além do qual a vida se reorganiza, muitas vezes de forma abrupta e irreversível.

Assim, o presente trabalho é um ponto de não retorno da minha vida, não tão abrupto, mas irreversível, pois a partir dele, minha vida mudará completamente e não retroagirá.

A caminhada até este momento da minha vida pessoal, profissional e acadêmica não foi fácil, mas com toda a certeza, sem a ajuda daqueles que estiveram comigo teria sido ainda mais difícil, quiçá, impossível.

Ainda que inalcançável de se mensurar através de palavras, pois, com toda a certeza não conseguirei materializar a sua importância, agradeço aos meus pais, Joaquim e Naiá, que desde a primeira batida de meu coração, abdicaram de tudo para garantir que eu pudesse alcançar todos os meus sonhos, o que faço nesta data.

Agradeço à minha esposa Luiza, que me acompanha, ombro a ombro, desde a graduação em Direito nesta Casa Amarela, experimentando e superando todos os altos e baixos da minha vida acadêmica, profissional e pessoal.

É indubitável que sem ela, sem o seu apoio e fé, incondicional, na minha capacidade, eu não estaria aqui.

Agradeço à minha sogra Susy e seu companheiro Marcelo, que sempre estiveram presentes e auxiliando no possível e impossível, demonstrando que a família apoia nossas escolhas e faz o possível para vê-las realizadas.

Agradeço à minha tia Mara e seu companheiro Cláudio, que desde a minha formação primária, não mediram esforços para garantir o sucesso da minha educação, contribuindo com seus conhecimentos e oportunidades.

Neste contexto, não é possível e tão pouco justo, esquecer daqueles que nos abriram portas profissionais e intelectuais ao longo desta jornada de 26 (vinte e seis) anos.

O meu mentor, Marcelo Ene e sua esposa Cláudia, que acreditaram no meu potencial e patrocinaram o meu ingresso no mundo do Direito, me ensinando o que é ser um Advogado, transferindo os valores éticos e profissionais acumulados ao longo de toda a sua brilhante carreira e vida.

Ao meu orientador, Professor Doutor Daniel Freire e Almeida, que desde as suas brilhantes aulas de Direito Internacional na graduação, me despertou e guiou pelo desenvolvimento de pesquisas e expansão da vida académica.

Outrossim, dedico aos meus amigos e colegas que acreditaram nas minhas ideias e compreenderam a minha ausência para a concretização deste trabalho.

E por fim, mas não menos importante, agradeço a todos os colaboradores da Universidade Católica de Santos que desde a minha graduação contribuíram para o meu sucesso.

## RESUMO

Este trabalho aborda a temática da retenção de navios e os seus efeitos na perspectiva internacional. A globalização e os avanços do comércio internacional ao longo da história culminaram nos últimos dois séculos em uma recorrência de retenções e arrestos de navios. O desacordo comercial entre os comerciantes ou a inobservância das legislações de cada estado, aliados ao grande fluxo de transações intercontinentais, culminaram num aumento exponencial de casos de retenção de navios. Estas retenções, de maneira geral, não implicam somente em prejuízos ao armador e aos demais agentes relacionados à transação realizada, mas, também geram sérios danos aos estados e tripulantes envolvidos, involuntariamente, nestes casos. A abordagem que é realizada tem como base os casos conhecidos de retenção de navios e as legislações adotadas para resolução destes casos no âmbito internacional. Para examinar tais possibilidades, bem como outras abordadas no presente trabalho, é realizada uma pesquisa descritiva, quanto aos objetivos, e bibliográfica quanto aos procedimentos, por meio do método dedutivo. Divide-se o trabalho em três capítulos. No primeiro capítulo é abordada a história da navegação marítima e do comércio internacional realizando uma contextualização da evolução das relações internacionais e as suas problemáticas. Em ato contínuo, o segundo capítulo realiza a conceituação e diferenciação do navio e dos agentes envolvidos na sua operação, demonstrando o seu papel na cadeia de eventos relacionados à retenção do navio. No terceiro capítulo é feito o tratamento da retenção e os seus efeitos práticos, é apresentada uma série de casos de retenção por falência, dívidas, documentação irregular e inobservância das legislações vigentes. Não obstante, está exposta uma comparação da legislação internacional vigente, e apresenta as soluções legais utilizadas para mitigação de danos nos casos de retenção de navios.

**Palavras-chave:** Retenção de navios. Comércio internacional. Globalização. Legislação internacional. Efeitos.

## ABSTRACT

The work addresses the issue of ship retention and its effects from an international perspective. Globalization and advances in international trade throughout history have culminated, in the last two centuries, in a recurrence of ship detentions and seizures. The commercial disagreement between merchants or the non-observance of the laws of each state, combined with the large flow of intercontinental transactions, culminated in an exponential increase in cases of detention of ships. In general, the detention of the ship not only implies losses to the shipowner and other agents related to the transaction carried out, but also implies serious damages to the states and crew members involved, unintentionally, in these cases. Such an approach is based on the known cases of detention of ships and the legislation adopted to resolve these cases at the international level. In order to examine these possibilities, as well as others addressed in the present work, descriptive research was carried out as to the objectives and bibliographic research as to the procedures, using the deductive method. The work was divided into three chapters. In the first chapter, the history of maritime navigation and international trade is addressed, contextualizing the evolution of international relations and their problems. In a continuous act, the second chapter conceptualizes and differentiates the ship and the agents involved in its operation, demonstrating their role in the chain of events related to the retention of the ship. In the third chapter, the withholding and its practical effects are dealt with, presenting series of cases of withholding due to bankruptcy, debts, irregular documentation and non-compliance with current legislation. Notwithstanding, a comparison of the current international legislation is carried out, presenting the legal solutions proposed and used to mitigate damages in the case of detention of ships.

**Keywords:** Vessel retention. International trade. Globalization. International law. Effects.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Gráfico de construção, compra, registro e reciclagem de navios em 2023. .....	31
Figura 2 - Gráfico de países com as maiores frotas de navios.....	31
Figura 3 - Gráfico de abandono de navios por ano, entre 2001 e 2022 .....	75
Figura 4 Mapa das rotas marítimas da China à Europa .....	86

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Representação do mercado de armadores .....	41
Tabela 2 - Lista dos 10 principais clubes de Proteção e Indenização .....	80

## LISTA DE FOTOGRAFIA

Fotografia 1 - Navio Rio Arauca, fundeado no Rio Tejo .....	76
Fotografia 2 - Navio Ever Given encalhado no Canal de Suez, Egito. ....	82

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ACS	Autoridade do Canal de Suez
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
APEC	Accreditation of Seafarer Manning Agencies
APECs	Accreditation of Seafarer Manning Agencies
APS	Autoridade Portuária de Santos
Art./Arts.	Artigo / Artigos
CTM	Convenção sobre Trabalho Marítimo
DGRM	Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos de Portugal
DIPr	Direito Internacional Privado
ESTA	Sistema Eletrônico de Autorização de Viagem
EUA	Estados Unidos da América
HMRC	HM Revenue and Customs
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IMO / OMI	International Maritime Organization / Organização Marítima Internacional
ITF	International Transport Workers Federation
Lesta	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
MARPOL	Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Causada por Navios
MLC	Maritime Labour Convention
MSC	Mediterranean Shipping Company
N.	Número
NVOCC	Non-Vessel Operating Common Carrier
OIT	Organização Internacional do Trabalho
ONU	Organização das Nações Unidas
P./Pp.	Página / Páginas
P&I	Protection and Indemnity / Proteção e Indenização
Ro-Ro	Roll-on and Roll-off

STCW	Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers
STJ	Superior Tribunal de Justiça do Brasil
TEUs	Twenty feet or Equivalent Unit
TML	Tribunal Marítimo de Lisboa
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
ULC	Ultra Large Carrier
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	9
2. HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA.....	12
2.1. Início da civilização .....	12
2.2. Era dos descobrimentos.....	13
2.3. Séculos XX e XXI .....	18
3. DO NAVIO NO CONTEXTO INTERNACIONAL.....	19
3.1. Nacionalidade, Registro e Bandeira .....	24
3.2. Armadores.....	35
3.3. Prepostos .....	42
3.4. Tripulação.....	45
3.5. Agente marítimo ou Agente de navegação .....	48
4. A RETENÇÃO DO NAVIO E SEUS EFEITOS.....	54
4.1. Documentação .....	59
4.2. Arresto.....	64
4.3. Falência e Abandono .....	71
4.4. Clubes de Proteção e Indenização e sua atuação na resolução de situações de retenção de navios.....	78
4.5. Responsabilidade pelos efeitos da retenção.....	88
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	100
Referências .....	105

## 1. INTRODUÇÃO

A retenção e arresto de navios em razão de desacordos comerciais ou inobservância da legislação vigente e os seus efeitos têm se tornado um tema cada vez mais recorrente nos tribunais de justiça, jornais, seguradoras e organizações governamentais ao redor do globo.

Em razão da globalização, que viabilizada pelo comércio internacional há séculos, ocorrem intercâmbios culturais e consequentes desacordos comerciais pelos mais diversos motivos. Neste ponto, podemos exemplificar as exportações de carne halal (Mendes, 2018), onde é necessário que ocorra o abate do animal e o tratamento da carne na forma prevista pelo Alcorão, caso não sejam seguidas as normas religiosas, ocorre um desacordo comercial, e, a produção, exportação, importação e consumo são imediatamente suspensos.

Logo, a observância dos ritos culturais e legais de cada um dos estados envolvidos ao longo do transporte do produto negociado, é uma medida imprescindível para o sucesso da operação.

Entretanto, quando ocorre um erro na cadeia de procedimentos a serem seguidos para o cumprimento do contrato, que podem ser desde o pagamento de fornecedores de insumos para o navio (alimentos, combustível, água etc.), ou mesmo descumprimento do contrato entabulado, nos deparamos com as situações de retenção ou arresto do navio.

No presente trabalho será realizada uma abordagem ao tema da retenção de navios e seus efeitos sob a ótica jurídica internacional.

Para examinarmos os temas propostos no presente trabalho, será realizada uma pesquisa descritiva, quanto aos objetivos, e bibliográfica quanto aos procedimentos, por meio do método dedutivo. Assim, o presente trabalho se dividirá em três capítulos.

Em sede do primeiro capítulo será realizada uma abordagem quanto a história da navegação marítima e o papel crucial que tem desempenhado nas relações internacionais e no comércio global ao longo dos séculos.

Desde os tempos antigos, as civilizações utilizavam os mares para explorar novas terras, estabelecer rotas comerciais e promover a troca de culturas e mercadorias. A história da navegação é repleta de aventuras, descobertas e desafios,

desde as viagens dos antigos exploradores como Cristóvão Colombo até a era das grandes rotas comerciais da Europa para as Américas, África e Ásia.

Além disso, a navegação marítima desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento de nações e impérios. A capacidade de dominar os oceanos permitiu a expansão territorial e o acesso a recursos valiosos. No entanto, essa expansão também deu origem a disputas e conflitos entre as nações, que muitas vezes resultaram em disputas comerciais e, por sua vez, em situações de retenção e arresto de navios.

Neste mesmo compasso, no segundo capítulo será realizada a conceitualização de navio e os agentes envolvidos em sua operação, a fim de possibilitar a compreensão plena das complexidades envolvidas na operação e retenção de navios.

Um navio não é apenas uma embarcação, mas um sistema altamente complexo que envolve diversos elementos, desde sua construção até sua operação.

A operação do navio será o objeto de estudo do presente trabalho, logo, a apresentação das bandeiras e nacionalidade dos navios é imprescindível.

Além disso, o trabalho também realizará a conceitualização das figuras do armador, do agente marítimo, da tripulação e dos clubes de proteção e indenização (P&I), agentes imprescindíveis para a operação do navio e do comércio internacional.

Por sua vez no terceiro capítulo analisaremos as diferentes espécies de retenção de navios.

Isso envolverá uma análise aprofundada das leis e jurisprudências que regulam esses processos, com foco especial na legislação internacional, considerando o cenário que a navegação comercial está inserida.

As situações de retenção ou arresto de navios podem ocorrer por diversas razões, incluindo violações contratuais, questões de segurança, disputas comerciais, questões de segurança marítima e até mesmo questões ambientais. Cada uma dessas situações é complexa e exige uma abordagem legal específica.

Sobretudo, veremos no terceiro capítulo as estratégias de prevenção e mitigação dos impactos da retenção de navios sob a perspectiva internacional.

A mitigação dos impactos da retenção de navios envolve ações que podem ser tomadas quando uma situação de retenção ocorre. Isso inclui negociações para resolver disputas de forma eficaz, a garantia de que todas as partes envolvidas

compreendam suas obrigações contratuais e o cumprimento das normas internacionais de segurança marítima.

Ao final desta dissertação, ficará evidente que a prevenção desempenha um papel fundamental na mitigação de retenções de navios. Para alcançar essa prevenção de forma eficaz, será necessária a elaboração de legislações específicas e a criação de contratos minuciosos e bem fundamentados. Esses contratos deverão estabelecer claramente as condições e parâmetros que visam limitar as situações de exposição ao risco de retenção e, conseqüentemente, ao abandono dos navios. A adoção dessas medidas não apenas protegerá os interesses das partes envolvidas, mas também evitará prejuízos significativos em toda a cadeia de operações, assegurando a continuidade do comércio marítimo de maneira mais segura e eficiente.

## 2. HISTÓRIA DA NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

### 2.1. Início da civilização

O mar está presente na vida do ser humano desde os tempos mais longínquos.

Por muito tempo o mar foi encarado como um grande desafio, uma imensidão que deveria ser desbravada somente pelos que gozassem de coragem para tal feito.

Os corajosos, por sua vez, seriam retribuídos pela glória dos descobrimentos e as riquezas derivadas da exploração do comércio internacional de mercadorias de todas as naturezas.

Milhares de anos se passaram desde o surgimento da vida humana na terra até a instalação da civilização fenícia, em meados de 1.500 a.C., na região da Palestina, onde atualmente se encontra parte do estado de Israel, Síria e Líbano. (Silva, 2019)

Devido a posição geográfica do povo fenício, em meio à Palestina e em uma região montanhosa, não era possível realizar o cultivo de alimentos ou mesmo realizar a criação de animais de corte, como bois, ovelhas, cabras etc.

Deste modo, o povo fenício aproveitou a existência, em abundância, da árvore Cedro-do-líbano (nome científico: *cedrus líbani*) e a localização das suas cidades às margens do Mar Mediterrâneo e iniciou uma exploração marítima, a fim de trocar sua madeira por alimentos e produtos de sua necessidade, considerando a impossibilidade de cultivo em seu território (Kormikiari, 2018, p. 175).

O auge do comércio marítimo do povo fenício foi atingido entre os anos 1200 a.C. e 800 a.C., quando foram criadas inúmeras cidades-estados ao longo do Mar Mediterrâneo, que eram utilizadas como centros de distribuição e comércio das mercadorias obtidas através das viagens de longo curso realizadas.

A dificuldade no cultivo e manutenção do povo fenício, culminou no desenvolvimento exponencial de suas habilidades de navegação e de comércio, o que invariavelmente expandiu as relações internacionais dos povos banhados pelo Mar Mediterrâneo e adjacências.

Na mesma medida em que as relações comerciais internacionais se estabeleciam, também crescia a probabilidade de conflitos em razão da cobiça de povos estrangeiros pela tecnologia e conhecimentos desenvolvidos sobre a navegação marítima e construção náutica.

Finalmente, após inúmeras tentativas frustradas de conquistas do povo fenício pelos Caldeus de Nabucodonosor e Persas de Dario I, a região foi conquistada pelos Macedônios de Alexandre, o Grande, no sec. IV a.C. (Sader, 2019, p. 126).

A partir de então, o comércio internacional foi desenvolvido, bem como a qualidade das embarcações, que até então eram rudimentares, começaram a ser revistas.

As nações e impérios com uma necessidade intrínseca de expansão, investiram seu capital financeiro e intelectual, no desenvolvimento de suas marinhas e estaleiros, através dos centros de estudos das cidades-estados.

O mar que até então era o final da terra, começou a ser visto como uma ponte para novas terras, riquezas e outras partes dos impérios, bem como uma nova via de trânsito, diminuindo o tempo de viagem entre todas as partes do império e facilitando o deslocamento das tropas para proteção dos interesses e riquezas das cidades-estados.

## 2.2. Era dos descobrimentos

Saltando um pouco mais no tempo, chegamos ao século XIV d.C., onde os impérios de Portugal e de Espanha, dominavam a navegação marítima internacional, realizando as famosas expedições de descobrimento do novo mundo.

Na navegação ocidental, é possível afirmar que Portugal representa, no que se refere ao ponto de vista de evolução histórica da navegação marítima e da construção naval, um dos estados que mais estimulou o avanço tecnológico das embarcações de longo curso, como as naus que descobriram o Brasil<sup>1</sup>.

Neste contexto, temos a complementação da afirmação acima realizada, por Oliveira, F., em seu livro, *o Livro da Fábrica das Naos*:

Despoys forão fazendo barcos, e nauios grandes, com que se atreuerão entrar pello mar; porem ainda não tão perfeytos logo no principio como agora. Poucas uezes se lee que os gregos nem latinos nauegassem fora do seu mar mediterraneo, de que somente erão capazes os seus nauios; os nossos agora são capazes tambem do oceano todo per todo o mundo, ou mayor parte delle. O qual os nossos marinheyros em nossos dias descobrirão, e os seus nunca

---

<sup>1</sup> Os portugueses, depois dos egípcios, dos gregos e dos latinos, são agora os baluartes do saber naval, os novos senhores de um quarto império sobre os mares do mundo, tanto ao nível do domínio das técnicas de navegação como de construção [...] (Sousa, 2009, p. 52).

conhecerão, Mays louvor se deue nisto aos nossos, que aos gregos, nem latinos: per que mays tem feyto pella nauegação em oytenta annos, do que elles fizeram em dous mil que reynarão. E mays perfeições tem acrescentado a esta arte, do que elles nunca fizeram [...] (Oliveira, 1580, p. 260).

A evolução das embarcações, ao longo dos últimos 3.500 anos de exploração marítima, resultou em significativos aprimoramentos nas mesmas e nas técnicas de condução de viagens. Essa evolução propiciou um aumento na capacidade de carga, aprimorou a segurança das embarcações, a integridade dos bens transportados e a proteção da tripulação envolvida nessas jornadas.

Os estudos navais, os desenvolvimentos de fórmulas matemáticas e físicas pelos povos antigos, em especial o povo grego, contribuíram para uma melhoria na engenharia naval auxiliando na aerodinâmica das embarcações e aproveitamento dos ventos para navegar.

As aventuras marítimas que singravam os mares, agora possuem uma maior segurança, evitando o perecimento das embarcações, tripulação e carga.

Neste compasso, as relações internacionais começaram a caminhar a passos largos, pois, desde os fenícios, que foram intitulados os primeiros comerciantes internacionais a utilizarem o mar como modal de transporte de cargas, as interações comerciais internacionais eram realizadas de maneira que os estados podiam obter mercadorias de locais distantes, bem como, realizar contatos com pessoas e povos distintos.

Deste modo, a realização de expedições, cada vez mais longas, propiciaram trocas entre povos e culturas diametralmente opostas, como por exemplo Marco Polo, navegador italiano, que em meados do ano de 1.271 d.C., capitaneou uma expedição à China, onde permaneceu cerca de 24 (vinte e quatro) anos realizando um grande intercâmbio cultural, que resultou na importação de costumes e alimentos do oriente, tal como o “sagu”, que atualmente é conhecido como macarrão pelo ocidente, conforme relatado por Michael Burgan (Marco Polo: Marco Polo and the silk road to China, 2002, p. 43).

Portanto, é inegável que a exploração dos mares, por meio das navegações marítimas realizadas ao longo dos últimos 3.500 anos, desempenhou um papel fundamental na formação da nossa sociedade, assim como nas relações internacionais que hoje conhecemos.

As colonizações realizadas pelos povos europeus, nas Américas, África e Oceânia, são derivadas das explorações do mar e das relações internacionais, pois, só foram possíveis através da soma de todos os esforços, estudos, testes e naufrágios acumulados ao longo da história.

Portanto, é importante observar que a distribuição da população ocorrida nos séculos XIV, XV e XVI d.C. foi crucial para o desenvolvimento geográfico e a distribuição populacional no globo. Os expatriados europeus buscavam novas terras, conseguiam liberdade, poder, ouro, produtos novos e um clima aprazível.

O continente europeu por sua vez foi o palco do desenvolvimento da civilização ocidental, e conseqüentemente, todo o seu terreno foi descoberto, mapeado e explorado pelos povos que ali habitaram.

A população mais pobre, por sua vez, não tinha condições de comprar a sua própria terra, já que devido a ampla exploração e divisão do continente, elas já pertenciam a alguém, assim, em busca de novas terras (sem dono) e possibilidade de prosperidade, alguns se candidatavam para serem tripulantes das frotas de descobrimento.

As frotas enviadas pelos monarcas europeus eram grandes, a título de exemplo podemos citar a frota de Pedro Alvares Cabral, navegador português:

Era formada por nove naus, três caravelas e uma naveta de mantimentos. Além do formato das velas, o que diferenciava uma embarcação da outra era o tamanho: enquanto as caravelas mediam 22 metros de comprimento e transportavam até 80 homens, as naus podiam chegar a 35 metros e tinham capacidade para 150 tripulantes. (Bernardo, 2020)

Definitivamente, o mar era encarado como um grande desafio, e em muitos casos, como uma morte certa.

Logo, para as expedições de longo curso, em que eram enviadas várias naus e centenas de tripulantes, existia uma dificuldade de se obter uma tripulação suficiente para armação do navio.

Devido à dificuldade de se localizar pessoas corajosas o suficiente para deixarem seus lares atrás de ouro e glória, muitas vezes os Capitães ou a própria Coroa, determinavam a utilização de prisioneiros como tripulação, prometendo-lhes liberdade ao final da aventura marítima.

Conseqüentemente, a possibilidade de morrer no mar ou alcançar a liberdade do outro lado do oceano, se tornava mais atrativa do que permanecer em terra e morrer na prisão, assim, para muitos tripulantes a liberdade era uma das razões de ali permanecerem.

Além da liberdade almejada pelos prisioneiros, a descoberta de novas terras também significava a exploração de um terreno virgem, sem qualquer opressão estatal, deste modo, para os que trafegavam à margem da Lei, era uma situação ideal.

Ainda neste contexto, devido a ausência de Leis ou governo nas novas terras, aqueles que cruzavam o mar em busca de novas terras eram revestidos pelos poderes da Coroa, portanto, gozavam de um poder celestial, tornando-se os imperadores daquele pedaço de terra, através do mandato que lhes fora outorgado.

O ouro, por conseguinte, era uma consequência lógica, primeiro por ser o prêmio pago pela Coroa pelos serviços prestados em favor do império, e em segundo lugar, devido ao comércio exploratório que a seguir se desenvolveria, através da exportação dos produtos extraídos das novas terras.

Neste ponto, é necessário destacar que tal lógica também se aplicava para o descobrimento de novos portos e rotas comerciais, vez que muitos produtos eram escassos no continente europeu, dependendo totalmente de importações. Por conseguinte, aqueles que conseguissem trazer essas novas mercadorias seriam recompensados.

As viagens de descobrimento e das “índias” eram a principal forma de comércio internacional há época, vez que tinham a finalidade de buscar produtos que eram escassos ou mesmo inexistentes no continente europeu, como por exemplo a canela e o açúcar.

Desta maneira, esses produtos ganharam apelidos como “ouro branco”, no caso do açúcar, uma vez que seu peso valia como o ouro.

Em meados do ano de 1.440 d.C., uma arroba (equivalente a 15,00kg) de açúcar era vendida por 18,30 gramas de ouro (Simonsen, 1937, p. 143), o que em uma conversão atual corresponderia a €1042,06 (mil e quarenta e dois euros e seis centimos)<sup>2</sup>, enquanto isso, hoje você pode encontrar em um mercado de Portugal 1,00kg de açúcar por €1,39 (um euro e trinta e nove centimos), graças ao avanço do comércio internacional.

---

<sup>2</sup> Cotação realizada em 29.01.2023.

Além disso, os expatriados também buscavam um clima mais aprazível do que o rigoroso clima europeu, e o novo mundo possuía um clima tropical, com muito sol e água quente.

O clima era ideal para o plantio de inúmeras culturas e era mais confortável do que o outono e inverno experimentados no velho continente.

Em suma, o principal efeito da exploração do mar foi a criação de rotas comerciais e migratórias, assim, os produtos extraídos nas colônias, sendo elas na África, Américas ou Oceânia, começaram a ser introduzidos na rotina dos povos europeus criando uma massiva necessidade de importação.

Diante da demanda e da escassa oferta, os comerciantes, já seguros para trafegar na rota marítima mapeada, começaram a migrar para o comércio internacional, buscando nas colônias e em outros países, produtos requisitados pelos europeus e revendendo com um lucro extraordinário.

Assim, o comércio internacional e a exploração marítima entraram em uma crescente de retroalimentação, pois, quanto mais se investia na exploração marítima e no desenvolvimento das embarcações, novas rotas eram descobertas, maior era a capacidade de carga e conseqüentemente o lucro também crescia.

Com base neste conjunto de fatores, é lugar comum afirmar que a distribuição demográfica e o comércio internacional foram acelerados pela navegação marítima. Por outro lado, em razão da natureza exploratória do ser humano, o desenvolvimento de relações internacionais, de comércio e de distribuição demográfica ao longo do globo era uma questão de tempo, contudo, a movimentação de cargas e pessoas pela via terrestre sendo repleta de desafios e demasiadamente lenta, conseqüentemente, a exploração marítima contribuiu para a aceleração destas relações internacionais que se desenvolveram.

Ao mesmo passo, com o intercâmbio cultural realizado através das relações comerciais desenvolvidas, foi observado também o surgimento dos desacordos comerciais, derivados das dificuldades de comunicação e inexatidão das informações trocadas pelos vendedores e compradores. Aqui, podemos exemplificar as exportações de carne halal (Mendes, 2018), onde é necessário que ocorra o abate do animal e o tratamento da carne na forma prevista pelo Alcorão, caso não sejam seguidas as normas religiosas, ocorre um desacordo comercial e a produção, exportação, importação e consumo são imediatamente suspensos.

Naquela época, cito séculos XIV, XV e XVI, a inobservância dos ritos culturais e comerciais não só culminariam em uma simples suspensão do negócio celebrado, mas sim, na retenção do navio e da tripulação.

### **2.3. Séculos XX e XXI**

Atualmente, devido a globalização e o aprimoramento dos meios de regulação sociais<sup>3</sup>, os casos que culminam na retenção de navios, pelas razões mais variadas, são devidamente delineados por regras internacionais e de fácil conhecimento por todos aqueles que participam das aventuras marítimas.

Em síntese, as regras para navegação e retenção de navios são comuns ao redor do globo, contudo, os seus efeitos sobre as partes envolvidas (governos, estados, armadores, tripulantes etc.) são os mais diversos e necessitam de uma uniformização.

À vista disso, a observância dos ritos culturais e legais de cada um dos estados envolvidos ao longo do transporte do produto negociado, é uma medida imprescindível para o sucesso da operação.

Entretanto, quando ocorre um erro na cadeia de procedimentos a serem seguidos para o cumprimento do contrato, que pode ser desde o pagamento de fornecedores de insumos para o navio (alimentos, combustível, água etc.), ou mesmo descumprimento do contrato entabulado, nos deparamos com as situações de retenção do navio.

---

<sup>3</sup> Os meios de regulação social são as várias formas pelas quais a sociedade mantém o controle e a ordem social, garantindo que as pessoas sigam regras, normas e padrões de comportamento aceitáveis. Esses meios desempenham um papel fundamental na promoção da coesão social e na prevenção de comportamentos desviantes. A justiça é um importante meio de regulação social que desempenha um papel fundamental na manutenção da ordem e na resolução de conflitos em uma sociedade. Através do sistema de justiça, os indivíduos e as instituições buscam garantir que as normas e leis estabelecidas sejam cumpridas e que os direitos e responsabilidades dos cidadãos sejam respeitados.

### 3. DO NAVIO NO CONTEXTO INTERNACIONAL

O conceito de navio vem ao longo dos últimos milênios recebendo inúmeros significados, todavia, o que podemos extrair, de maneira objetiva, é que o conceito de navio é, em síntese, um elemento técnico da atividade da navegação e das suas relações jurídicas.

O termo navio, há muito é discutido na doutrina de Direito Marítimo, a fim de se chegar a um conceito final, contudo, nunca foi possível.

Por outro lado, é correto afirmar que todo navio é uma embarcação, entretanto, nem toda embarcação é um navio. Assim, o consenso que se chega é que embarcação é um gênero, do qual o navio é uma espécie.

A conceituação de navio, para o jurista internacionalmente reconhecido Hugo Simas (Compendio de Direito Marítimo brasileiro, 1938, p. 22), é toda a construção destinada a correr sobre a água, utilizada na indústria do transporte, ou seja, a embarcação é conceituada como qualquer meio ou construção que é capaz de flutuar.

Originariamente, segundo o direito romano, navio era qualquer construção apta a percorrer quaisquer águas, portanto, sendo mares ou rios, podendo transportar pessoas e/ou coisas.

Neste contexto, o Código da Navegação italiano, em sede do *caput* do seu artigo 136, conceitua navio como: “qualquer construção destinada ao transporte por água, mesmo com fins de reboque, pesca, desporto ou quaisquer outros [...]” (Repubblica Italiana, 1942, p. Art. 136, tradução nossa)<sup>4</sup>.

Por outro lado, o direito espanhol, em sede do *Reglamento del Registro Mercantil*, de 1956, conceitua navios como: “qualquer embarcação ou aparato flutuante destinado ou que possa se destinar a serviço da indústria ou comércio marítimo ou fluvial [...]” (Martins, 2008, p. 139).

Conforme observamos na doutrina majoritária, alguns tratados internacionais têm adotado as definições *ad hoc* de navio, como por exemplo os conceitos delineados na Convenções de Bruxelas sobre Assistência e Salvamento (1910) que o termo "navio" (*ship*) (*buquê*) é empregado em seu mais amplo sentido, "que flutue

---

<sup>4</sup> “Per nave s' intende qualsiasi costruZioni destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad altro scopo.”

sobre a água que sirva para o transporte de pessoas ou mercadorias ou empregado para operações comerciais, industriais, científicas e técnicas ou para desporto"<sup>5</sup>.

Também em sentido amplo, o termo é empregado nas convenções internacionais de trabalho, o que se compreende pelo desejo de se entender ao máximo a proteção dos trabalhadores do mar: têm, como exemplo, as convenções n. 7/1920, n. 15/1921, n. 16/1921, n. 22/1926 e n. 58/1936 (Rangel, 1996, p. 296).

Por outro lado, em sentido estrito, o conceito de navio se encontra no Regime Internacional de Portos Marítimos, de 1.923, tampouco, não é aplicável a navios de guerra nem a embarcações de pesca.

A Convenção sobre Prevenção de Poluição do Mar por Óleo, de 1.954 (emendada em 1962) também realiza a definição: "Navio" significa uma embarcação de qualquer tipo operando no meio ambiente marinho [...] e que se deslocam sobre um colchão de ar, submersíveis, embarcações flutuantes e plataformas fixas ou flutuantes."

No que diz respeito ao Brasil, a definição de 'navio' não é uniforme devido às diversas leis, tratados e regulamentos adotados por diferentes agências estatais, que apresentam conceituações variadas.

Todavia, observa-se que a legislação brasileira adotou o conceito de navio para os efeitos da Lei n.º 9.966/2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências, nos seguintes termos:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

[...]

V – navio: embarcação de qualquer tipo que opere no ambiente aquático, inclusive hidrofólios, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes; (Brasil, 2000)

No entanto, devido à ausência de uma definição geral aplicável a todo o sistema jurídico brasileiro, a doutrina majoritária preenche essa lacuna por meio da síntese dos conceitos apresentados pelas fontes jurídicas disponíveis:

---

<sup>5</sup> "which floats on the water serving to the transport of persons or goods or employed to commercial, industrial, scientific and technical operations or to sports"

Regra geral, o Direito brasileiro acolhe a concepção de que navio é toda construção flutuante, susceptível a navegar em quaisquer águas, caracterizando-o, portanto, como veículo de transporte no mar ou em outro espaço aquático. [...] Na sua concepção mais ampla, a doutrina ampara o conceito de navio, abrangendo a construção apta a navegar em quaisquer águas (Martins, 2008, p. 139-140).

Deste modo, atentamos que o direito brasileiro adota a concepção de que um navio é toda construção flutuante, suscetível de navegar em quaisquer águas, caracterizando-o, portanto, como um veículo de transporte no mar ou em outro espaço aquático. No entanto, os dispositivos relacionados ao direito marítimo regulam a navegação fluvial com variações específicas.

É importante observar que a definição de navio não foi incorporada ao Código Comercial (Lei n.556/1850), e essa codificação sofre de imprecisão terminológica ao referenciar navio, barco e embarcação, muitas vezes sem distinção, em diversos dispositivos.

A imprecisão terminológica resultante do Código Comercial cria extrema confusão entre 'navio' e 'embarcação', e sugere a análise da utilização de ambos os conceitos como sinônimos. No cerne da legislação marítima e da doutrina brasileira, encontramos algumas definições.

Por exemplo, o art. 173 do Decreto n. 87.648, de 24.09.1982 (Regulamento para o Tráfego Marítimo - RTM), que foi posteriormente revogado, definia 'embarcação' como toda construção suscetível de se locomover na água, independentemente de suas características. Além disso, o art. 190 do mesmo dispositivo legal excluía certos corpos flutuantes da definição de 'navio', como dragas e guindastes.

A Lei n. 9.537/97 (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - Lesta) define 'embarcação' no art. 2º, v, como qualquer construção, incluindo plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita à inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, transportando pessoas ou cargas.

No entanto, a Lesta não oferece uma definição para o termo 'navio'. A referência à 'embarcação' ainda é encontrada na Lei n. 9.432/97 (Lei de Cabotagem), enquanto a Lei n. 8.617/93 faz referência à palavra 'navio' em seus artigos, sem, contudo, conceituá-lo.

Na sua concepção mais ampla, a doutrina ampara o conceito de 'navio', abrangendo a construção apta a navegar em quaisquer águas (Martins, 2008, p. 139-140).

Por outro lado, no âmbito internacional, a Convenção Internacional para Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimentos Marítimos conceitua: “Navio” significa todo o tipo de barco empregado no transporte de mercadorias por mar; [...]” (Convenção de Bruxelas, 1924, pp. Art. 1, "d", tradução nossa).<sup>6</sup>

Nesta quadra, a destinação da finalidade econômica, o tipo de construção, os acessórios embarcados e o porte da embarcação, fazem a diferença entre os conceitos de navio e embarcação.

Em ambos os casos, as embarcações marítimas em caráter geral e os navios (espécie do gênero), devem ostentar 2 (dois) elementos em especial: flutuabilidade e navegabilidade.

Além disso, é fundamental considerar a definição de navio de acordo com a legislação portuguesa, dada a profunda relação histórica entre Portugal e a navegação marítima. A legislação portuguesa oferece uma abordagem abrangente a esse tema, o que torna a sua inclusão essencial.

O conceito de navio no direito interno português é dado pelo Decreto-Lei 201/98, da seguinte maneira:

#### CAPÍTULO I

##### **Navio**

##### Artigo 1.º

##### **Noção**

1 - Para efeitos do disposto no presente diploma, **navio é o engenho flutuante destinado à navegação por água.**

2 - Fazem parte integrante do navio, além da máquina principal e das máquinas auxiliares, todos os aparelhos, aprestos, meios de salvação, acessórios e mais equipamentos existentes a bordo necessários à sua operacionalidade. (Estatuto legal do navio, 1998, p. Art. 1º, grifos próprios.)

Globalmente, diante da longa série de tratados internacionais que contêm definição *ad hoc* de navios, a definição mais utilizada e aceita é aquela realizada em sede do artigo 2º, da Convenção das Nações Unidas sobre condições de registro de navios, de Genebra: "Navio", qualquer navio de mar autopropulsionado utilizado no

---

<sup>6</sup> “d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.” (Convenção de Bruxelas, 1924, pp. Art. 1, "d")

comércio marítimo internacional para o transporte de mercadorias, passageiros ou ambos, com exceção dos navios de arqueação bruta inferior a 500 toneladas brutas; (United Nations, 1986 – Tradução própria)<sup>7</sup>.

Isto posto, notamos que a finalidade do navio é o transporte de pessoas ou coisas por vias marítimas, fluviais e lacustres. Logo, para o navio servir à sua finalidade ele deve flutuar, senão, deixará de ser um navio.

Portanto, a capacidade de flutuar é um elemento essencial no reconhecimento de algo como um navio, uma vez que, se não puder flutuar, ele não será capaz de navegar, e, conseqüentemente, não poderá ser reconhecido como um navio de acordo com os limites estabelecidos pelo direito internacional.

A flutuabilidade não é o único elemento que perfaz a navegabilidade, de maneira que a embarcação pode flutuar, todavia, não necessariamente ela será navegável, em razão destes outros elementos que a seguir serão tratados.

A navegabilidade, por seu turno, é um conceito, ou melhor, um elemento mais complexo da conceituação da embarcação, que é vastamente abordada pela jurisprudência internacional e doutrina.

Segundo Martins, a navegabilidade do navio é complexa e contraditória:

*Lato sensu*, a expressão navegabilidade é tanto utilizada na hipótese de o navio estar em estado de navegabilidade, como estar adequado à utilização que dele se pretende no fretamento ou transporte.

No sentido amplo, a navegabilidade compreende a navegabilidade técnica, absoluta (*seaworthiness*), concomitantemente a navegabilidade funcional e operativa (*cargoworthiness*). Evidencia-se, portanto, que a navegabilidade nesta ótica necessariamente implica que:

- i. projeto, estrutura, equipamentos e condição do navio estejam aptos a exercer, com eficiência, a expedição marítima, afrontando, conseqüentemente, os perigos ordinários da viagem (navegabilidade técnica);
- ii. o navio deve ter capacidade para transportar a carga (*cargoworthiness* ou navegabilidade funcional);
- iii. disponha da documentação legal necessária e de tripulação competente que lhe permita entrar e sair dos portos sem riscos de atrasos (navegabilidade operativa) (Curso de direito marítimo, 2008, p. 143).

---

<sup>7</sup> "Ship" means any self-propelled sea-going vessel used in international seaborne trade for the transport of goods, passengers, or both with the exception of vessels of less than 500 gross registered tons;" (United Nations, 1986).

A navegabilidade técnica exige que a embarcação marítima esteja em boas condições, tanto em seu casco, quanto em seus equipamentos embarcados, além de manter a estabilidade satisfatória para enfrentar as condições meteorológicas da atividade de navegação.

Na outra mão, a navegabilidade funcional exige que o navio possua condições de receber e transportar a carga estipulada ou pessoas, entre o porto de saída até o seu porto de destino.

Por conseguinte, a navegabilidade funcional é própria dos navios, em razão da sua finalidade, enquanto a navegabilidade técnica deve ser aplicada a todas as embarcações.

Diante dessas premissas, o jurista Rangel realiza uma sintetização do conceito de navio de simples compreensão e passível de aplicação em qualquer caso ou lugar que necessite de um conceito sólido e seguro.

O navio é, de fato, quer de comércio, quer de guerra, um engenho apto a singrar espaços marítimos mas com pessoas que nele se encontrem, o que exige, por sinal, por motivo da efetividade da própria navegação, uma certa ordem e coordenação. Integra, assim, o navio, como elemento que lhe é básico, uma "comunidade organizada", ou seja, uma tripulação que se orienta por certas normas e por alguma espécie de comando (Rangel, 1996, p. 299).

Diferenciando e fazendo as devidas ressalvas, a natureza jurídica de um navio está intrinsecamente ligada à sua finalidade e aos equipamentos que o compõem, seja para fins comerciais ou militares. Assim, para ser considerada uma embarcação, esta deve ser destinada ao transporte de pessoas ou mercadorias, além de possuir características essenciais, como flutuabilidade e capacidade de navegação.

### **3.1. Nacionalidade, Registro e Bandeira**

Os navios não possuem personalidade jurídica, entretanto, a eles também devem ser atribuídos uma nacionalidade, ou seja, o local de sua origem e registro que todo navio possui. Todavia, em que pese a compreensão universal e atual da obrigatoriedade de uma nacionalidade, ela já foi considerada por Pinheiro Ferreira como não sendo obrigatória em alto-mar, tendo em vista que nessa área vinga o princípio da liberdade dos mares (Rangel, 1996, p. 303).

O conceito de nacionalidade dos navios, por seu turno, surgiu na década de 1920, através dos estudos realizados por A. Pillet e J.P Niboyet, que por entenderem que a nacionalidade é um vínculo entre o Estado e seu cidadão e não entre o Estado e uma coisa (navio). Os juristas por sua vez alegavam que o navio deveria possuir apenas um pavilhão<sup>8</sup>, "o sinal do país exercendo proteção diplomática sobre seus ocupantes, até mesmo a soberania pessoal" (tradução própria)<sup>9</sup>.

O *English Navigation Act*, promulgado por Cromwell em 1.651, exigia como requisitos para a concessão a um navio da nacionalidade inglesa, que os proprietários (armadores) da embarcação e a maior parte da tripulação fossem ingleses, além de que o navio fosse construído na Inglaterra.

Por outro lado, um critério mais liberal para a concessão da nacionalidade ao navio foi o adotado pela *Odonnance de la Marine Française*, que era fundamentado apenas na composição da tripulação que armava o navio, em síntese, era necessária uma tripulação de nacionalidade francesa, para a concessão da bandeira ao navio.

No Brasil por sua vez, a nacionalidade dos navios brasileiros era atribuída caso os navios fossem construídos ou possuídos por cidadãos brasileiros e terem o capitão e três quartos da tripulação brasileira. Contudo, as regras francesas e brasileiras foram abandonadas em 1.826, devido ao tratado de Amizade, Navegação e Comércio entre França e Brasil.

A partir do ano de 1.826, tendo por modelo a convenção então assinada pela Suécia, Noruega e pela Dinamarca, emergiu prática internacional pela qual a

---

<sup>8</sup> O Pavilhão Nacional é o principal distintivo de nacionalidade das embarcações, públicas ou privadas, grandes ou pequenas, civis ou militares. Em Portugal também se pode chamar Bandeira Nacional a este pavilhão. Em outros países, a designação bandeira (drapeau em Francês, flag em Inglês, fahne em Alemão, etc.) apenas é aplicada em terra, sendo sempre usado o termo pavilhão (pavillon em Francês, ensign em Inglês, flagge em Alemão, etc.) em ambiente marítimo.[...] Devido à legislação e aos protocolos marítimos foi sempre importante distinguir, além da nacionalidade, se uma embarcação era civil ou militar, pública ou privada. Como as bandeiras eram o principal meio de comunicação marítima, essa distinção era feita pelo tipo de Pavilhão Nacional nela hasteado. Assim, em grande parte dos países, foram estabelecidos três tipos principais: Pavilhões Mercantes, Pavilhões de Guerra e Pavilhões de Serviço Público. Além destes, nalguns países foram estabelecidos subtipos de pavilhões privativos para determinado tipo de embarcações ou para certas organizações públicas ou mesmo privadas. A partir do século XIX, muitos países, entre os quais Portugal, passaram a ter um único Pavilhão Nacional para todas as embarcações. No entanto, ainda hoje, muitos deles, têm Pavilhões Nacionais específicos para as várias categorias de embarcações. (Sobral, 2008)

<sup>9</sup> "signe du pays qui exerce sur ses occupants la protection diplomatique ei même la souveraineté personnelle"

nacionalidade dos navios era determinada pela legislação do Estado do pavilhão (Rangel, 1996, p. 304).

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar - CNUDM, de 1982, popularmente conhecida como Convenção de Montego Bay, é frequentemente vista como a "Constituição dos Oceanos" devido à sua abrangência e importância na regulamentação das atividades relacionadas aos mares e oceanos.

A CNUDM abrange uma variedade de questões relacionadas aos oceanos, incluindo direitos de passagem inocente, zona econômica exclusiva (ZEE), plataforma continental, conservação e gestão dos recursos marinhos, pesquisa científica marinha, transferência de tecnologia, prevenção da poluição marinha e resolução de disputas. Ela estabelece os princípios fundamentais do direito internacional do mar, como a liberdade de navegação, a proteção do meio ambiente marinho e a equidade na exploração dos recursos.

Muitos países ratificaram a CNUDM, o que a torna um dos tratados mais amplamente aceitos no direito internacional. No entanto, vale ressaltar que alguns países, incluindo os Estados Unidos, assinaram a convenção, mas não a ratificaram. (Lee, 1983, p. 541)

A Convenção de Montego Bay desempenha um papel crucial na governança global dos oceanos e na promoção da cooperação internacional, assim, para uma regulamentação efetiva dos navios, ela determina:

Nacionalidade dos navios

**1. Todo estado deve estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registro de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira.**

Os navios possuem a nacionalidade do Estado cuja bandeira estejam autorizados a arvorar. Deve existir um vínculo substancial entre o Estado e o navio.

2. Todo estado deve fornecer aos navios a que tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos pertinentes. (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982, p. Art. 91, grifos próprios)

Os navios devem ostentar a bandeira do estado onde são registrados, a fim de exteriorizar a sua nacionalidade para aqueles que os observam e facilitar a sua identificação: “a nacionalidade decorre do porto de registro do navio e é comprovada pelos papéis de bordo. O sinal exterior da nacionalidade é o pavilhão, a bandeira, que deve ser ostentado na popa. [...]” (Martins, 2008, p. 163).

A origem de tal método de identificação da embarcação é remota, uma vez que a sinalização exterior da nacionalidade da embarcação evitava que o navio fosse atacado ou saqueado, quando se aproximava de portos estrangeiros ou cruzava com outras embarcações durante as suas aventuras marítimas.

Destaca-se que apesar de atualmente existirem inúmeras tecnologias de identificação dos navios, seja por radar ou satélites, ainda é mantida a tradição de hasteamento das bandeiras, funcionando como um sinal analógico de identificação.

A CNUDM impõe que todo o Estado signatário o dever de manter o registro das informações de todos os navios que arvorem a sua bandeira:

#### Deveres do Estado de bandeira

1. Todo Estado deve exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e seu controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvorem a sua bandeira.

2. Em particular, **todo Estado deve:**

**a) manter um registro de navios no qual figurem os nomes e as características dos navios que arvorem a sua bandeira, com exceção daqueles que, pelo seu reduzido tamanho, estejam excluídos dos regulamentos internacionais geralmente aceitos; e**

**b) exercer a sua jurisdição em conformidade com o seu direito interno sobre todo o navio que arvore a sua bandeira e sobre o capitão, os oficiais e a tripulação, em questões administrativas, técnicas e sociais que se relacionem com o navio.**

3. Todo Estado deve tomar, para os navios que arvorem a sua bandeira, as medidas necessárias para garantir a segurança no mar, no que se refere, inter alia, a:

a) construção, equipamento e condições de navegabilidade do navio;

b) composição, condições de trabalho e formação das tripulações, tendo em conta os instrumentos internacionais aplicáveis;

c) utilização de sinais, manutenção de comunicações e prevenção de abalroamentos. (Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1982, p. Art. 94, grifos próprios).

A manutenção dos registros dos navios pelos estados é indispensável para a verificação da validade da documentação apresentada pela tripulação às autoridades estrangeiras competentes. Frisa-se que devido aos tratados celebrados entre os estados, existe uma facilitação no trânsito dos navios e suas cargas, assim, caso um navio simule ostentar uma bandeira amiga, poderia facilmente ludibriar uma fiscalização aduaneira.

Neste contexto, a doutrina portuguesa também adota o texto da CNUDM, para reconhecimento da nacionalidade e bandeira do navio:

Do ponto de vista do Direito do Mar, **o elemento de conexão relevante para o estabelecimento da “nacionalidade” do navio é o pavilhão que esteja autorizado a arvorar** (art. 91.º/1 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Montego Bay, 1982, doravante designada Convenção sobre o Direito do Mar). **Cada Estado é, em princípio, livre de definir os requisitos necessários para a atribuição do direito de arvorar o seu pavilhão e, portanto, para a atribuição da sua “nacionalidade” ao navio.** Mas o surgimento de “bandeiras de conveniência”, que são atribuídas com base em requisitos mínimos, levou os Estados tradicionalmente mais envolvidos no transporte marítimo a questionar a validade da “nacionalidade” estabelecida com base nestas “bandeiras de conveniência” (Pinheiro, 2011, p. 449-450, grifos próprios).

A nacionalidade do navio também é extremamente relevante para o Direito Internacional Privado, em relação à determinação da legislação aplicável aos direitos reais sobre o navio. Entretanto, a adoção da legislação da bandeira não é obrigatória, pois, o legislador estadual ou supraestadual pode recorrer a outros elementos de conexão ou pode adotar, para efeitos de determinação da lei aplicável a situações privadas relacionadas ao navio, um conceito de nacionalidade diferente daquele que resulta do Direito do Mar.

Por outro ângulo, ainda existe a figura da “bandeira de conveniência”, que é aquela que arvora a bandeira de um país diferente do seu estado de registro.

No livro *“Flags of Convenience”*, Metaxas define Bandeiras de Conveniência como as bandeiras nacionais daqueles estados, nos quais as empresas de *shipping* registram seus navios, objetivando maximizar seus benefícios e minimizar seus custos, evitando a legislação econômica e outras legislações e as condições em termos de emprego dos fatores de produção, que seriam aplicáveis em seus próprios países.

Desde 1.916, o Panamá passou a favorecer as companhias do próprio país, que eram controladas por acionistas estrangeiros, e, ato contínuo, a Libéria, Honduras e Costa Rica fizeram o mesmo. Tal favorecimento às companhias e seus acionistas estrangeiros, era fundamentado na ausência de regulamentação para operação dos navios e das companhias.

Entre os anos de 1.915 e 1.922, os Estados Unidos promulgaram várias leis com o objetivo de fortalecer sua marinha mercante. Durante esse período, foram implementadas inspeções regulares em navios americanos e introduzidas regulamentações destinadas a garantir a segurança e proteção dos marítimos. No entanto, essas novas regulamentações acabaram criando uma desvantagem

econômica para as embarcações dos EUA, levando muitos proprietários de navios a mudarem o registro de suas embarcações para o Panamá, a fim de evitar os custos e restrições impostos pelas leis nacionais (Duarte, 2013, p. 11).

A adoção de bandeiras de conveniência foi motivada pela necessidade das companhias de infringir normas internacionais trabalhistas para reduzir os custos de operação. Deste modo, graças à pressão exercida, logo após a Segunda Guerra Mundial, pela *International Transport Workers Federation* (ITF) e armadores europeus, surgiram as recomendações corretivas dos navios de conveniências, em particular dos panamenhos. Desde então, a questão dos pavilhões de conveniência se tornou crucial na temática da nacionalidade dos navios (Rangel, 1996, p. 307).

A escolha pela bandeira de conveniência é realizada quando o proprietário do navio tem interesse em eventual benefício concedido pela legislação do estado de conveniência, como por exemplo uma regulamentação mínima quanto ao navio, redução da carga tributária e ausência de direitos trabalhistas.

Neste tocante, os estados das bandeiras de conveniência, muitas vezes, sequer possuem acesso ao litoral como é o caso da Mongólia.

Deste modo, conforme pode-se observar nas estatísticas mencionadas por Duarte (2013, p. 12) os menores países de extensão litorânea e território são aqueles que apresentam os maiores números de registro de navios para ostentar a sua bandeira:

Atualmente, a ITF registra que 34 países ofereçam sua bandeira a armadores de outra nacionalidade, entre eles estão Libéria, Panamá, Honduras, Costa Rica, Bahamas, Bermudas, Singapura, Filipinas, Malta e Bolívia. Os dados da frota mercante europeia demonstram que 67% dos navios ostentam Bandeiras de Conveniência. Na Espanha, somente 1% dos navios são realmente de bandeira espanhola. Estima-se que 55% de toda a frota mercante mundial arvore Bandeira de Conveniência. Entre os porta-contêineres, os dados da ITF apontam que 59% da frota está sob pavilhões de conveniência. A Coreia do Norte tem um registro próspero, tanto quanto a sem-litoral Mongólia. O registro da Libéria, o segundo maior do mundo, floresceu mesmo durante mais de dez anos de guerra civil. Alguns registros permitem que os donos de navios mudem as bandeiras que registraram num prazo de 48 horas; alguns exigem pouco mais que uma assinatura ou o preenchimento de um formulário online pelo proprietário. Muitos nem sequer pedem que os donos revelem suas identidades. (Duarte, 2013, p. 12)

A mudança das bandeiras é igualmente facilitada pela globalização e digitalização das telecomunicações. Observamos que o registro em determinados estados é realizado de forma on-line, portanto, mercantilizando as garantias diplomáticas de cada estado, atribuídas pela legislação internacional e a sua soberania.

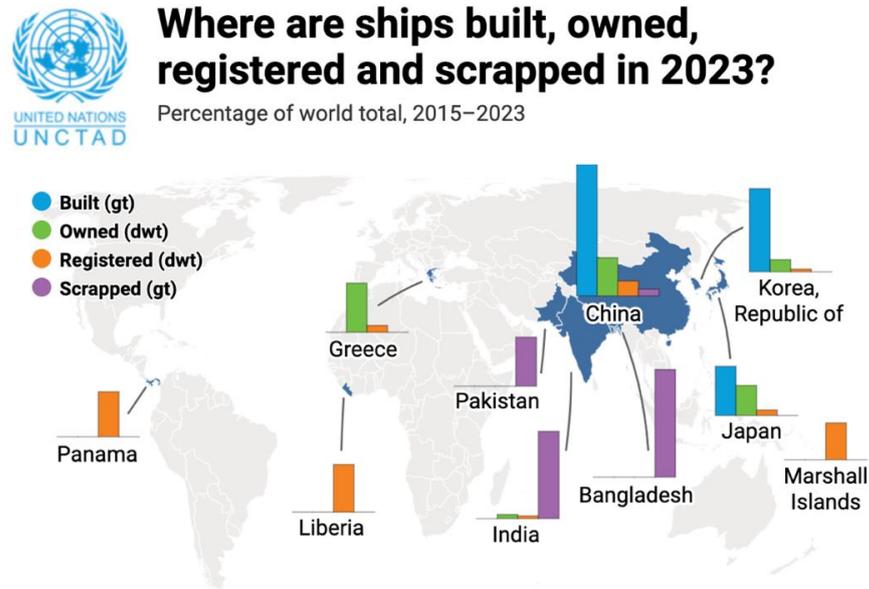
Nos casos de países como a Libéria, a mercantilização da sua bandeira era utilizada para a manutenção do poder dos governantes de turno e financiamento da guerra civil instalada.

A receita gerada pelo registro das embarcações nos estados de conveniência, muitas vezes representa um recurso financeiro relevante ao estado, pois, devido ao seu pequeno território são obrigados a explorar fontes de rendas diversas, funcionando em uma sistemática análoga à de um paraíso fiscal:

A bandeira de conveniência é um registro de propriedade oferecido geralmente por países pequenos, que obtém nela, uma fonte considerável de suas receitas sendo que alguns desses países não possuem sequer algum contato com o mar, como a Bolívia e a Mongólia. Caracterizando-se pela oferta da facilidade de registro e pouca ou nenhuma carga tributária, é composta por navios de propriedades de pessoas que são domiciliadas em um país e que são matriculados em outro, devido às vantagens, principalmente econômicas, que são obtidas com a legislação deste. (Paz, 2014, p. 17-18)

As estatísticas mundiais de construção, aquisição, registro e reciclagem de navios no ano de 2.023, demonstram a relevância das bandeiras de conveniência no cenário internacional.

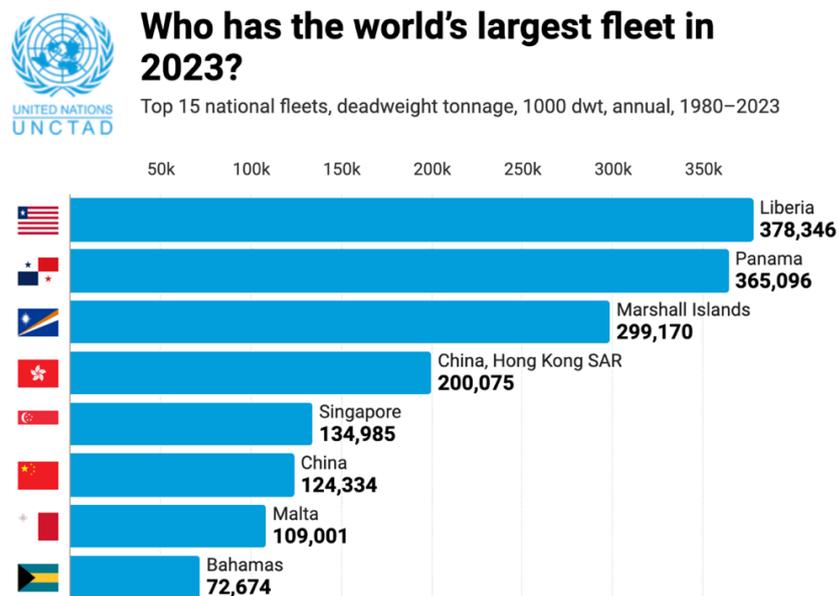
Figura 1 - Gráfico de construção, compra, registro e reciclagem de navios em 2023.



Fonte: UNCTAD, 2023

Analisando o gráfico disponibilizado pela *United Nations Conference on Trade and Development* – UNCTAD, em português, Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento, notamos que pequenos países, (reconhecidamente irrelevantes) na geopolítica e no comércio internacional, ostentam números expressivos de registro de embarcações.

Figura 2 - Gráfico de países com as maiores frotas de navios.



Fonte: UNCTAD, 2023

A Libéria, Panamá e as Ilhas Marshall possuem as maiores frotas com capacidade de carga no mundo, conforme apurado pelas Nações Unidas entre os anos de 1.980 e 2.023.

No caso da Libéria, houve uma profissionalização da bandeira de conveniência, sendo possível realizar a adesão à bandeira liberiana de forma totalmente remota, através do site [www.liscr.com](http://www.liscr.com).

A adesão e o pagamento das taxas são feitos no próprio site, sem a necessidade de deslocamento ou de uma reunião presencial com as autoridades governamentais. É necessário destacar ainda que, caso a empresa necessite realizar um contato com a autoridade local é disponibilizado um link de vídeo para o suporte, 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana.<sup>10</sup>

Segundo as informações disponibilizadas pelo governo liberiano em seu *website*, os seus registros são compostos por mais de 5.600 navios, que agregam mais de 242 milhões de toneladas brutas, representando 15% da frota oceânica mundial (Liberian International Ship & Corporate Registry, 2023).

O Panamá por seu turno, não possui um canal direto de registro de navios, conforme é realizado pela Libéria, a solicitação de registro dos navios é realizada diretamente ao Governo ou pode ser feita através do Consulado Geral do Panamá onde existir representação consular (Consulate General Of Panama in Marseille, 2018).

A documentação requerida para a solicitação de registro de navio no Panamá também é muito simplificada, quando comparado aos países como Brasil, Estados Unidos da América e França:

- Procuração outorgada a um advogado panamenho devidamente assinado pelo proprietário do navio. Esse documento deve estar devidamente legalizado ou apostilado.
- Documento de propriedade do navio
- Certificado de tonelagem ou tonelagem emitido por uma autoridade reconhecida pelo Panamá.
- Certidão de compra e venda original (Nota Fiscal), Escritura de Título de propriedade.
- Certificado de cancelamento da inscrição anterior.
- Certificado de construção (se for uma construção nova).
- Certificados técnicos pertencentes ao navio de acordo com convenções internacionais.

---

<sup>10</sup> Disponível em: <<https://support.liscr.com/>>- Acesso em 02 de novembro de 2023.

- Pedido de licença de rádio (Consulate General Of Panama in Marseille, 2018 – Tradução própria<sup>11</sup>).

Destarte, observamos que a documentação é simplificada.

A simplificação do procedimento de solicitação de registro é um dos maiores atrativos para as companhias que possuem interesse em uma bandeira de conveniência. Neste mesmo sentido, observamos que a documentação exigida é praticamente idêntica àquela que é necessária para o registro de um automóvel, guardadas as devidas proporções.

Ainda sobre o registro panamenho, existem inúmeras empresas que exercem a função de despachantes, realizando o registro de navios e iates, que anunciam os seus serviços em todas as plataformas digitais.

Em relação às Ilhas Marshall, ainda que a frota de navios registrados seja menor que a do Panamá, elas adotam a mesma estratégia da Libéria, disponibilizando um *website* (<https://www.register-iri.com/>) para realização do registro de navios de forma remota e simplificada.

Segundo as informações prestadas pelo governo das Ilhas Marshall, existem 5.551 navios registrados em seu sistema, até o dia 31 de outubro de 2023 (Republic Of The Marshall Islands, 2023).

Desta forma, podemos compreender claramente a importância das bandeiras de conveniência no contexto global, onde países de menor porte demonstram um índice de registro e aquisição de navios superiores aos das potências globais, como Estados Unidos, China, França e Noruega. No entanto, é importante notar que um alto índice de registros não garante segurança nas operações marítimas; na verdade, pode ocorrer o oposto.

A falta de regulamentações mais rígidas para o registro e operação de navios, combinada com a soberania de cada país para estabelecer suas próprias regras, cria

---

<sup>11</sup> "Required documents:

- Power granted to a Panamanian lawyer duly signed by the owner of the ship. Said document must be duly legalized or apostilled.
- Ownership of the ship
- Certificate of tonnage or tonnage issued by an authority recognized by Panama.
- Original certificate of sale (Bill of sale), Deed of Property Title.
- Certificate of cancellation of the previous registration.
- Construction certificate (if it is a new construction).
- Technical certificates belonging to the ship in accordance with international conventions.
- Radio license application." (Consulate General Of Panama in Marseille, 2018).

um cenário de incerteza nas operações marítimas. Como mencionado anteriormente, países como Libéria e Mongólia sequer exigem a identificação dos proprietários de navios.

Desta feita, em uma análise empírica dos casos de retenção e arrestos de navios, podemos constatar que esses fatores aumentam a probabilidade de a empresa que opera o navio enfrentar situações de retenção do navio.

Por outro lado, a adoção de bandeiras de conveniência auxilia na viabilização da operação de pequenos armadores nos principais portos ao redor do mundo, que desempenham um papel vital nas operações comerciais internacionais, pois eles são pontos de conexão para o comércio global, onde mercadorias são importadas e exportadas em grande escala.

Entretanto, para manter a eficiência e a segurança dessas operações, muitos estados estabelecem padrões rígidos de operação para o registro de navios com a sua bandeira, observando as convenções e tratados internacionais. Esses padrões são projetados para garantir que a navegação e o transporte marítimo ocorram de maneira segura, minimizando riscos ambientais, contratuais e assegurando a qualidade dos serviços.

Entretanto, a conformidade com esses exigentes padrões operacionais pode representar um desafio significativo, tanto para as empresas de navegação quanto para os proprietários de navios. Isso frequentemente implica em investimentos substanciais destinados a atualizações e melhorias nas embarcações, além de cumprir regulamentos complexos que variam de país para país.

Ademais, estar em conformidade com esses padrões pode gerar custos operacionais mais elevados, como taxas e impostos mais vultosos.

Como alternativa, muitas empresas de navegação optam por registrar suas embarcações sob bandeiras de conveniência. Essas bandeiras são de países que proporcionam vantagens notáveis, como requisitos menos exigentes, despesas mais baixas e benefícios fiscais mais favoráveis. Ao escolher essas bandeiras, as empresas podem realizar economias significativas, evitando os custos substanciais associados à adesão aos padrões operacionais dos principais estados costeiros.

No entanto, essa prática não está isenta de controvérsias, já que registrar um navio em uma bandeira de conveniência pode suscitar preocupações relacionadas à segurança, proteção ambiental e responsabilidade em situações de acidentes e desacordos comerciais.

### 3.2. Armadores

O Armador, pode ser pessoa jurídica ou física, que realiza a armação da embarcação marítima de sua propriedade para fins de exploração comercial, conforme assevera Martins:

Armador (owner.on) é o empresário individual (pessoa física) ou a sociedade empresária (pessoa jurídica) que procede a armação da embarcação de sua propriedade e a explora comercialmente. Efetivamente, armador é a pessoa física ou jurídica que exerce a titularidade da função náutica ou da empresa naval. O armador, em seu nome e sob sua responsabilidade, apresta a embarcação com fins comerciais, pondo-a ou não a navegar por sua conta. Evidenciasse, portanto, que o armador consagra-se o empresário da navegação marítima. Destarte, na acepção jurídica, o armador providencia a armação do navio e também o explora comercialmente e, via de consequência, assume obrigações empresariais advindas da exploração econômica do navio (Martins, 2008, p. 244).

Em outras palavras, é aquele que possui a embarcação marítima, pondo-a para navegar por sua conta própria ou em favor de terceiro, com fins exclusivamente comerciais. O significado de armação, também pode ser extraído da lição de Alfredo Lamy:

Objetivamente, por armação se entende a operação consistente em apresentar o navio para determinada expedição marítima; subjetivamente, em sentido que poderíamos dizer corporativo, armação significa a profissão do armador, a exploração comercial do navio (Santos, 1968, p. 63).

No entanto, é importante considerar que o armador da embarcação não é necessariamente o seu proprietário. Sua principal função é operá-la comercialmente. O proprietário da embarcação, por sua vez, pode ser referido como empresário da navegação, entretanto, esse proprietário pode não ter o interesse em conduzir comercialmente a embarcação por si próprio, optando por celebrar contratos de aluguel, arrendamento ou fretamento com terceiros, como o armador, para que estes realizem a exploração comercial em seu lugar.

Para Azeredo Santos os armadores se dividem em 3 (três) categorias distintas:

Armador-proprietário, armador-não-proprietário e armador-gerente. Armador-proprietário é a pessoa que explora comercialmente o navio de sua propriedade. Armador-não-proprietário é que explora

comercialmente o navio recebido em locação, por contrato, por empréstimo ou em usufruto, Armador-gerente é a pessoa que, numa parceria marítima ou sociedade de navio, representa todos os interessados (1968, p. 65).

Todavia, desde a edição da doutrina de Azeredo Santos em 1.968, o direito marítimo evoluiu ao acompanhar as relações comerciais internacionais e, a fim de contemplar todas as possibilidades jurídicas existentes de armação, aumentou o número de categorias de armadores.

Em primeiro, o mais comum é Armador-proprietário (*shipowner*), conforme exposto anteriormente, é o proprietário da embarcação marítima, que realiza a sua armação para fins de exploração comercial.

Em segundo, o Armador-gerente (*managing owner*), neste caso, a embarcação é objeto de co-propriedade a mais de uma pessoa (física ou jurídica), sendo explorada em comum, através de sociedade, assim, a armação do navio recai sobre a figura do gerente que pode ser um dos proprietários ou terceiro que seja designado pelos proprietários.

Em terceiro, Co-Armadores (*co-ownership*), a propriedade da embarcação é de duas ou mais pessoas, assim como a sua operação é conjunta pelos proprietários.

Em quarto, Armador-Locatário (*owner pro tempore*), nas situações em que a embarcação é objeto de um contrato de locação, o locador cede a posse e uso do navio ao locatário que realizará a exploração das atividades comerciais.

Em quinto, Armador-Arendatário, a embarcação é objeto de contrato de arrendamento, em que a pessoa arrendatária é quem realizará a armação e exploração comercial da embarcação.

Em sexto, Armador-Fretador é aquele que disponibiliza o fretamento da embarcação ou parte dela, já a figura do Armador-Afretador, é a parte que realiza a contratação do fretamento da embarcação ou parte dela, para fins de navegação mediante pagamento.

Em sétimo, Armador no subfretamento, neste caso específico, a embarcação pode ser afretada pelo Armador-Afretador que por sua vez realiza o subfretamento ou realiza o transporte de cargas de terceiros, estranhos ao contrato realizado com o Armador-Fretador.

Em oitavo, Armador-Transportador (*carrier-owner*), figura como parte contratada de um contrato de transporte de mercadorias entre dois portos.

Em nono, Armador-Estado, neste caso a exploração da atividade mercantil é realizada em navios pelo Estado, um exemplo prático desta espécie de armador são as naus do Império de Portugal que realizavam expedições às Índias para obtenção de produtos, para fins de exploração comercial.

Em décimo, Armador-Operador (*non-vessel operating common carrier – NVOCC*), nesta última categoria, para Martins (2008, p. 257) o NVOCC não se enquadra como armador, exceto na improvável hipótese de ser o NVOCC o afretador de uma embarcação de casco nu (*bareboat charter party*).

Por sua vez, legislação portuguesa se destaca pela abordagem avançada e minuciosa na regulamentação das atividades marítimas e correlatas. Nesse contexto, ela fornece uma definição clara e abrangente do conceito de armador, tal definição não estabelece apenas as responsabilidades e direitos dos armadores, mas também os parâmetros para a gestão segura e sustentável dos navios, respeitando tanto os interesses comerciais quanto as preocupações ambientais. Isso reflete o compromisso de Portugal em promover o desenvolvimento marítimo responsável:

Artigo 1.º

Objecto

1 - O presente diploma tem por objecto regular a actividade dos transportes marítimos.

2 - Para efeitos do presente diploma entende-se por **armador aquele que, no exercício de uma actividade de transporte marítimo, explora navios de comércio próprios ou de terceiros, como afretador a tempo ou em casco nu, com ou sem opção de compra, ou como locatário.** (Decreto-Lei n.º 196/98, de 10 de julho, 1998, p. Art. 1, grifos próprios.)

A doutrina portuguesa por seu turno, expande, ligeiramente, o conceito introduzido pelo artigo 1º, do Decreto-Lei n.º 196/98, de 10 de julho, 1998, não realizando a distinção de categorias dos armadores, conforme expostos acima pela doutrina brasileira: “designa o proprietário, incluindo o proprietário registado, o afretador em casco nu, o gestor e o operador do navio”, conceitos que, no entanto, não são definidos” (Gomes, 2018, p. 270).

Após termos abordado as definições doutrinárias e práticas relacionadas aos Armadores, é fundamental destacar que a legislação brasileira impõe a obrigatoriedade do registro do armador de embarcações mercantes no Tribunal Marítimo, independentemente de a atividade ser exercida pelo próprio proprietário da embarcação:

A armação, qualquer que seja a sua modalidade, deverá ser averbada à margem do registro da embarcação e na respectiva Provisão.

§ 1º A averbação será requerida antes da viagem, cabendo à Capitania dos Portos ou órgão subordinado fazer constar do Rol de Equipagem o nome do responsável pela expedição, antes mesmo de encaminhar o requerimento ao Tribunal Marítimo.

§ 2º O requerimento será apresentado a qualquer Capitania dos Portos ou órgão subordinado por quem for exercer a armação, acompanhado de uma via do instrumento da outorga, para encaminhamento imediato ao Tribunal Marítimo, podendo ser requerido, ao mesmo tempo, o registro de armador, quando se tratar de pessoa ainda não habilitada, juntando-se, neste caso, os documentos necessários.

§ 3º Caberá, a quem fizer a outorga, a obrigação de participá-la ao Tribunal Marítimo, no prazo de 15 (quinze) dias da data do instrumento (Brasil, 1988, p. Art. 19).

A regulamentação vigente estipula que qualquer forma de armamento deve ser devidamente averbada junto ao registro da embarcação e à respectiva Provisão. Para efetuar essa averbação, é fundamental observar o seguinte: A solicitação de averbação deve ser feita antes da realização da viagem. A Capitania dos Portos ou um órgão subordinado deve registrar o nome do responsável pela expedição no Rol de Equipagem, antes mesmo de encaminhar o pedido ao Tribunal Marítimo.

O requerimento para a averbação deve ser apresentado em qualquer Capitania dos Portos ou órgão subordinado por parte da pessoa que irá realizar o armamento. Este requerimento deve estar acompanhado de uma cópia do instrumento de outorga, que será encaminhado imediatamente ao Tribunal Marítimo. Se a pessoa responsável pelo armamento ainda não estiver habilitada como armador, é possível requerer simultaneamente o registro de armador, sendo necessário fornecer os documentos necessários nesse caso.

Neste caso, a pessoa que concede a outorga tem a responsabilidade de comunicá-la ao Tribunal Marítimo no prazo de 15 dias a partir da data de emissão do instrumento, conforme estabelecido no Art. 19, da Lei de Registro da Propriedade Marítima e Outras Providências de 1988), acima transcrito.

Essas regulamentações são fundamentais para garantir a correta documentação e registro das atividades marítimas, mantendo a transparência e a conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis.

Ainda, a legislação portuguesa é eficiente ao estabelecer a regulamentação essencial dentro do seu sistema jurídico, como pode ser observado nos Artigos 3º e 4º, do Decreto-Lei n.º 196/98, de 10 de julho, 1.998. Tais artigos detalham os requisitos

e procedimentos necessários para aqueles que desejam se envolver na atividade de transportes marítimos em Portugal:

Artigo 3.º

Inscrição

**A actividade dos transportes marítimos só pode ser exercida por armadores inscritos na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos, adiante designada por DGPNTM.**

Artigo 4.º

Requisitos de inscrição

1 - A inscrição como armador é efectuada a pedido do interessado, devendo o requerimento ser acompanhado dos seguintes documentos:

**a) Certidão do registo comercial do requerente**, da qual constem todos os registos em vigor;

**b) Cópias do cartão de pessoa colectiva ou do cartão de empresário em nome individual, conforme o estatuto do requerente.**

2 - O requerente deve ainda:

**a) Fornecer a identificação dos navios que explore, próprios ou de terceiros, se os houver;**

**b) Indicar os tráfegos a efectuar ou os serviços que se proponha prestar** (Portugal, 1998, p. Art. 3 e 4, grifos próprios.).

O Artigo 3º, do diploma acima transcrito, estabelece a necessidade de inscrição na Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos (DGPNTM) para a operação de atividades de transporte marítimo em Portugal. Este requisito é fundamental para garantir que as operações marítimas sejam conduzidas por partes competentes e que cumpram as regulamentações necessárias.

Já o Artigo 4º oferece diretrizes claras para os potenciais armadores que desejam se inscrever na DGPNTM. Isso inclui a apresentação de documentos como a certidão do registro comercial, bem como cópias do cartão de pessoa coletiva ou do cartão de empresário em nome individual, dependendo do estatuto do requerente. Além disso, os requerentes devem fornecer informações adicionais, como a identificação dos navios que pretendem operar, sejam de propriedade própria ou de terceiros, e os tipos de tráfego ou serviços que planejam oferecer.

Notamos que essa abordagem clara e concisa na legislação portuguesa facilita a compreensão dos procedimentos e requisitos necessários para se envolver na indústria de transportes marítimos em Portugal. Ela promove a transparência e a conformidade, tornando o processo mais acessível para aqueles que desejam participar do setor, ao mesmo tempo em que ajuda a garantir a segurança e eficiência das operações marítimas no país.

Pois, a implementação de requisitos rigorosos para o registro de armadores, como é o caso de Portugal, desempenha um papel crucial na prevenção de situações de retenção de navios. Ao seguir os procedimentos e regulamentos estabelecidos pelas autoridades marítimas e internacionais, os estados podem mitigar significativamente os riscos associados a essas situações.

Ressalta-se que o processo de registro de armadores não apenas serve como um requisito legal, mas também como uma ferramenta eficaz para promover o cumprimento de normas e regulamentos de segurança marítima, mitigando os riscos operacionais.

Além disso, o registro de armadores não se limita apenas a uma formalidade burocrática; ele reflete o compromisso da empresa em operar com responsabilidade e integridade no cenário internacional.

Percebemos que a reputação de um armador desempenha um papel fundamental no comércio internacional, uma vez que afeta diretamente a confiança dos parceiros comerciais, seguradoras e entidades reguladoras. Assim, manter uma imagem positiva e uma história de conformidade robusta, pode abrir portas para oportunidades de negócios e parcerias valiosas e evitando situações retenção e arresto dos navios.

Em síntese, os requisitos de registro de armadores são uma parte essencial da estrutura regulatória que visa manter a segurança, integridade e boa reputação da indústria marítima. Ao cumprir esses requisitos e comprometer-se com a conformidade, os armadores contribuem para a operação segura e eficiente do transporte marítimo global, promovendo um ambiente mais confiável e sustentável.

A operação mundial de navios e cargas é dominada pelos 7 maiores armadores, que somados correspondem a 76,9% da movimentação global de cargas no ano de 2023 (Alphaliner, 2023).

Tabela 1 - Representação do mercado de armadores

Rank	Armador	N.º de Navios operados	Market share <sup>12</sup>
1º	Mediterranean Shg Co.	791	19,7%
2º	Maersk	679	14,8%
3º	CMA CGM Group	615	12,5%
4º	COSCO Group	488	10,9%
5º	Hapag-Lloyd	266	7,0%
6º	ONE – Ocean Network Express	225	6,1%
7º	Evergreen	209	5,9%

Fonte: Alphaliner TOP 100, 2023.

Notamos que os números acima demonstrados são expressivos, representando três quartos de toda movimentação global de navios e cargas, concentrado em apenas 7 (sete) armadores.

A Mediterranean Shipping Company, popularmente conhecida como MSC, é o maior armador à nível global, sendo responsável, sozinha, por quase um quinto de todas as operações marítimas.

Deste modo, o grande fluxo e movimentação de cargas, contribui para o aprimoramento do trabalho desenvolvido pelo armador, reduzindo os riscos de descumprimento das normas de operação e quebra de contratos.

Neste contexto, é importante observar que os armadores com um número reduzido de operações e uma frota menor geralmente enfrentam desafios financeiros significativos. Isso se deve principalmente ao fato de que essas empresas operam com um cronograma mais limitado e, como resultado, têm um fluxo de caixa consideravelmente inferior.

O menor lastro financeiro leva os armadores a enfrentarem um risco maior de não conseguir cumprir seus compromissos, aumentando a possibilidade de calote em relação aos fornecedores e limitando sua capacidade de investir em protocolos de manutenção e segurança de operação para suas embarcações.

<sup>12</sup> O Market share nada mais é do que o percentual que uma empresa possui referente ao total de vendas daquele setor. A própria tradução de market share é; quota do mercado, ou parcela do mercado (Suno, 2021).

Em contraste, os armadores com operações mais amplas e uma frota maior, geralmente desfrutam de um fluxo de caixa mais robusto e uma base financeira mais sólida. Isso os habilita a lidar de forma mais eficaz com os desafios inerentes à gestão de navios, tais como manutenção e segurança. Em consequência, é menos provável que esses armadores se vejam diante de situações de retenção ou arresto de suas embarcações devido a problemas financeiros ou inobservância das normas operacionais.

Em resumo, a relação entre o tamanho das operações dos armadores e sua capacidade de enfrentar desafios financeiros e operacionais é inegável. Armadores com operações menores enfrentam maiores riscos financeiros e operacionais, enquanto os armadores com operações mais amplas tendem a estar melhor preparados para enfrentar tais desafios e, conseqüentemente, têm menos probabilidade de serem afetados por retenções ou arrestos de seus navios.

### **3.3. Prepostos**

Os armadores, em geral, não costumam acompanhar pessoalmente suas embarcações durante suas viagens, devido à terceirização das operações. Portanto, torna-se fundamental a designação de indivíduos que desfrutem da confiança do armador para representá-lo e tomar decisões necessárias ao longo das jornadas marítimas.

Nesse contexto, o preposto assume um papel crucial. Ele é alguém que de maneira estável e publicamente está encarregado de representar os interesses da empresa comercial. Essa figura desempenha um papel extremamente valioso, pois está à frente das atividades comerciais da empresa.

A ausência de prepostos teria como consequência uma gestão estritamente pessoal da empresa e a limitação de seus negócios, o que é incompatível com qualquer mercado minimamente desenvolvido.

O estabelecimento de prepostos não apenas fortalece a operação das empresas comerciais, como também permite que os armadores tenham representantes de confiança cuidando de seus interesses durante as viagens marítimas. Isso contribui para a eficiência e a estabilidade do comércio em um mercado cada vez mais globalizado e complexo.

Neste contexto, Alexandre Guerra sintetiza a função de um preposto:

O preposto nada mais é que um indivíduo, com vínculo empregatício ou não, com subordinação hierárquica, que possui poder de representação da empresa perante terceiros. Importante ressaltar que o empregado não se confunde com o preposto; o que diferencia os dois é o fato de o preposto possuir poderes para representar o empresário em determinadas situações (Comentários ao Código Civil, 2021, p. 5482).

O preposto tem autorização para agir dentro dos limites de interesse do armador, ou seja, ele é a materialização do armador para fins legais e administrativos em lugares que o armador não possa estar, mas necessita de representação.

Em situações de retenção, os prepostos são a ponta de ligação entre as autoridades locais e os armadores, ficando responsáveis pela guarda do navio e pelas manifestações necessárias para resolução do conflito.

Destarte, Martins destaca que o comandante da embarcação possui uma função ímpar:

As funções do comandante referentes à gestão comercial são evidentemente peculiares e poderão ocorrer situações nas quais o comandante poderá enfrentar um paradoxo: defender os interesses do armador ou os interesses do dono da carta, interesses em que determinadas circunstâncias podem se revelar antagônicos. Na maioria dos ordenamentos jurídicos vigentes, constatado tal paradoxo, deverá o comandante optar pelos interesses do dono da carga. Efetivamente, em patamar mais elevado que a condição de preposto do armador encontra-se a condição de representante da carga. Destarte, deverá o comandante optar pelos interesses do dono da carga, em detrimento dos interesses do armador, a que está vinculado contratualmente sob a égide de uma relação de direito trabalhista além do vínculo de preposição (Martins, 2008, p. 263).

A doutrina e a legislação internacional em vigor reconhecem o comandante de um navio como o principal representante do seu armador. Isso ocorre devido à sua responsabilidade na condução da embarcação, na gestão da carga e na garantia de que todas as decisões e ações necessárias para o sucesso da viagem sejam tomadas de forma adequada.

O comandante de um navio desempenha um papel crucial; não apenas na navegação segura, como também na eficiência operacional e no cumprimento das regulamentações marítimas. Além disso, ele é responsável por assegurar que a tripulação esteja treinada e motivada e que o navio esteja devidamente mantido em conformidade com as normas ambientais.

Sob a ótica da legislação internacional, o comandante também desempenha um papel vital no cumprimento das convenções e tratados marítimos, bem como na resposta a emergências no mar. Sua liderança e habilidades decisórias são essenciais para garantir a segurança das pessoas a bordo e a proteção do meio ambiente marinho.

Assim, o comandante do navio, ao liderar essa complexa operação, assume uma posição de grande importância, sendo a figura-chave que permite ao armador alcançar com êxito sua jornada e seus objetivos no setor marítimo.

Embora tenha perdido importância devido as mudanças empresariais e tecnológicas no século passado, o papel do comandante do navio no comércio marítimo atual ainda é crucial. As exigências da navegação atual continuam a requerer que o comandante tenha habilidades técnicas e pessoais específicas. No entanto, as leis modernas não associam mais o capitão à exploração comercial do navio, considerando-o apenas um representante do armador, conforme leciona Ribeiro:

Nos tempos que correm, o comandante do navio continua a desempenhar um papel fulcral no comércio marítimo, apesar de o seu protagonismo ter sofrido uma quebra acentuada no século passado em virtude dos fenômenos empresariais e tecnológicos. Ainda assim, as especificidades da hodierna navegação continuam a requerer a concentração de um complexo de funções num indivíduo detentor de determinadas e rigorosas qualidades técnicas e pessoais. Porém, **o capitão que conhecemos ao abrigo das leis do comércio marítimo mais antigas deixou de ter qualquer associação direta à exploração comercial do navio, aparecendo nas leis modernas na veste de um simples preposto do armador** (Ribeiro, 2017, p. 38, grifos próprios).

Apesar disso, em determinados momentos da representação dos armadores, os comandantes se encontram em uma situação extremamente conflituosa, pois, os prepostos são confrontados com a difícil decisão de equilibrar o seu próprio bem-estar e o de sua tripulação em relação à preservação dos interesses do armador.

Durante os episódios de retenção de navios, os prepostos e demais membros da tripulação se veem obrigados a permanecer a bordo da embarcação ao longo de todo o processo que culminou na sua retenção.

Portanto, são compelidos a fazer uma escolha, ponderando se devem priorizar a defesa dos interesses do armador em detrimento ao bem-estar da tripulação, que se encontra privado de sua liberdade de locomoção e frequentemente enfrenta a escassez de alimentos e demais insumos, como será relatado no terceiro capítulo.

### 3.4. Tripulação

Nos tempos mais remotos, as tripulações das embarcações marítimas eram compostas por militares conforme mencionado no primeiro capítulo, contudo, com a evolução das relações comerciais e o aumento das rotas marítimas, houve a entrada da iniciativa privada na navegação, introduzindo-se a espécie mercante.

À medida que a quantidade de navios e a demanda dos mercados consumidores aumentaram, surgiu a necessidade de expandir as tripulações das embarcações comerciais. As marinhas nacionais e as coroas muitas vezes não conseguiam atender plenamente a essa demanda crescente. Como resultado, indivíduos com experiência ou afinidade com o mar frequentemente se encontravam fazendo parte das tripulações.

Esse contexto de crescente necessidade de mão de obra no setor marítimo teve um impacto significativo nas composições das tripulações. Aqueles que já haviam acumulado conhecimento prático sobre navegação, técnicas de pesca, ou que simplesmente possuíam um histórico de vida próximo ao mar, se tornaram candidatos ideais para ocupar essas vagas.

Essa dinâmica não apenas refletiu as demandas comerciais da época, mas também enriqueceu a diversidade de habilidades e origens dos membros das tripulações, contribuindo para a troca de conhecimentos e culturas a bordo. Conseqüentemente, as embarcações comerciais se tornaram verdadeiros microcosmos da sociedade, onde a experiência e a expertise do mar eram altamente valorizadas.

Ribeiro, em sede de sua dissertação de mestrado, conseguiu sintetizar e descrever o conceito de tripulação:

[...] a tripulação é constituída e organizada, pois só uma parte dos “marítimos” reunirão os quesitos necessários para o correto exercício de certas funções, como são as relativas ao comando do navio. Como tal, no que tange ao exercício destas funções nos navios de comércio (Ribeiro, 2017, p. 51).

Logo, a tripulação é a população que habita um ecossistema (no caso, um navio), e sua organização é essencial para o funcionamento eficiente da embarcação,

uma vez que cada membro desempenha funções específicas e cruciais para a operação bem-sucedida.

Desde seus primórdios, a tripulação desempenhou um papel fundamental na navegabilidade das embarcações e na manutenção das cargas transportadas. No entanto, uma virada marcante ocorreu na primeira década do século XXI com o advento da tecnologia de automação e inteligência artificial, que deu origem aos navios autônomos. Apesar dessa inovação, a maioria esmagadora das embarcações que cruzam os oceanos do nosso planeta ainda é tripulada.

Os membros da tripulação das embarcações marítimas devem obedecer a regras específicas, preencher requisitos particulares e possuir a capacitação adequada para fazer parte de uma tripulação. Essa tradição é crucial para garantir a segurança, eficiência e integridade das operações marítimas.

Até o século XX, era comum que a maioria dos navios fosse predominantemente tripulado por nacionais do país cuja bandeira o navio ostentava, conforme bem exposto no segundo capítulo.

Por exemplo, se um navio fosse de bandeira do Brasil, a tripulação deveria ser composta em sua maioria por brasileiros, com exceções notáveis no mercado de trabalho panamenho em 1.922 e liberiano em 1.949. Esses dois países, devido à escassez de infraestrutura e mão de obra especializada, autorizavam a contratação de estrangeiros.

A grande transformação ocorreu a partir da década de 1.980, com o avanço da globalização, que abriu as portas para a contratação de mão de obra estrangeira na indústria marítima, ao criar um mercado internacional de trabalho marítimo.

Os armadores passaram a buscar mão de obra mais acessível e qualificada, com o intuito de reduzir os custos operacionais e maximizar os lucros em suas atividades.

Com a crescente globalização, a nacionalidade dos tripulantes tornou-se menos relevante. Os profissionais passaram a ser selecionados com base em critérios como preço, qualidade de treinamento e experiência de trabalho adquirida ao longo de suas carreiras. A liberdade dos armadores para reunir tripulações de qualquer nacionalidade, comprometendo-se apenas a cumprir uma determinada viagem, trouxe uma flexibilidade atrativa ao mercado de trabalho internacional marítimo.

Essa mudança, que trouxe tripulações internacionais para a indústria marítima, gerou um impacto significativo na maneira como as operações ocorrem. Novas

regulamentações e requisitos de treinamento foram estabelecidos para garantir a segurança e eficiência das embarcações com tripulações diversificadas. Além disso, desafios de comunicação e adaptação cultural surgiram, mas a indústria também se beneficiou da troca de conhecimentos e experiências entre profissionais de diferentes origens.

Assim, a evolução da composição da tripulação a bordo das embarcações espelha as transformações globais e a busca por maior eficiência, bem como a redução de custos na indústria marítima.

Essa evolução trouxe desafios, bem como, oportunidades para a indústria e os profissionais envolvidos. Por tal razão, a seleção da tripulação em um mercado de trabalho internacional marítimo é uma consideração essencial para o sucesso contínuo da navegação marítima.

*A Accreditation of Seafarer Manning Agencies* - APECs conduziu uma pesquisa sobre a origem da mão-de-obra empregada nas tripulações de navios. Embora os dados estejam desatualizados devido às duas décadas decorridas desde a sua publicação, eles representam a única fonte disponível para este estudo de caso:

[...] estimativas de 2003, além de Filipinas, Indonésia, China e Rússia, os outros grandes fornecedores de marítimos são países: Turquia e Índia. Como podem ver, as principais fontes de marítimos são os países mais pobres. A razão para o declínio dos marítimos dos países desenvolvidos e o aumento dos marítimos dos países mais pobres depende, em primeiro lugar, do preço da mão-de-obra. Por exemplo, o salário médio mensal de um primeiro companheiro no Reino Unido nunca pode ser o mesmo ou mesmo próximo ao que um primeiro companheiro filipino recebe. O preço, claro, é um dos principais fatores, mas há outros fatores que acabam influenciando a escolha de certas nacionalidades. Alguns desses fatores são: - A relação actual entre a oferta e a procura, - Formação - Lealdade e confiabilidade, - Estatísticas de acidentes e irregularidades durante o cruzeiro, - A possibilidade de educação e formação e o número de potenciais candidatos, - Tradição marítima, - Distância do navio (frota) de residência, - Restrições nacionais, - Sindicatos e outras protecções dos marinheiros, etc. Os marítimos do Leste e Sudeste Asiático, além da mão-de-obra de baixo custo, caracterizam-se por várias características que lhes conferem uma vantagem em relação aos marítimos de nações marítimas tradicionais, ou países com mão-de-obra ainda mais barata. Essas características são: grande dedicação ao trabalho, disciplina no trabalho e confiança do empregador. Possíveis desvantagens, como a falta de conhecimento ou de educação básica, podem ser facilmente evitadas investindo em

educação e treinamento adicionais (2012, p. 33-34, tradução própria).<sup>13</sup>

O relatório da APECs destaca que os principais fornecedores de mão-de-obra marítima, além das Filipinas, Indonésia, China e Rússia, são países mais pobres, como Turquia e Índia. Isso se deve principalmente à diferença nos custos de mão-de-obra, onde os marítimos de países desenvolvidos têm salários significativamente mais altos.

Destaca-se que, além do preço, outros fatores influenciam a escolha das nacionalidades, como a relação entre oferta e demanda, formação, lealdade, estatísticas de acidentes, possibilidades de educação, tradição marítima, distância de residência da frota, restrições nacionais e proteções sindicais.

Os marítimos do Leste e Sudeste Asiático possuem vantagens sob a ótica das companhias, como mão-de-obra de baixo custo, dedicação ao trabalho, disciplina e confiança do empregador, por outro lado, as possíveis desvantagens, são a falta de conhecimento ou educação básica, contudo, podem ser superadas com investimento em educação e treinamento adicionais.

### **3.5. Agente marítimo ou Agente de navegação**

O agente marítimo é pessoa (física ou jurídica) que exerce funções de caráter administrativo, técnico e comercial relacionadas com a entrada, permanência e saída de uma embarcação num porto, assim como a supervisão das cargas de mercadorias

---

<sup>13</sup> “[...] estimates from 2003, in addition to Philippines, Indonesia, China and Russia, the other big suppliers of seafarers are countries: Turkey and India. As you can see, the major sources of seafarers are the poorer countries. The reason for the decline of seafarers from developed countries, and an increase of seafarers from poorer countries in the first place depends on the price of labour. For example, the average monthly wage of a first mate in U.K. can never be the same or even close to the one that a Filipino first mate receives. Price, of course, is one of the main factors, but there are other factors that ultimately influence the choice of certain nationalities. Some of these factors are: - The current relationship between supply and demand, - Training, - Loyalty and reliability, - Statistics of accidents and irregularities during the cruise, - The possibility of education and training and the number of potential candidates, - Maritime tradition, - Distance of the ship (fleet) of residence, - National restrictions, - Trade unions and other protection of seamen, etc. Seafarers from East and Southeast Asia in addition to low cost labour are characterized by several features that give them an advantage in relation to seafarers from traditional maritime nations, or countries with even cheaper labour. These features are: a great dedication to work, discipline in work and the employer’s confidence. Possible disadvantages, such as the lack of knowledge or basic education, can very easily be avoided by investing in additional education and training.” (2012, p. 33-34.).

e o embarque e desembarque de passageiros e tripulantes (Basaldúa, 1991, p. 14 e s.s.).

Além das funções acima mencionadas, é importante entender a história e a evolução da figura do agente marítimo ao longo da navegação marítima e do comércio internacional.

A função do agente marítimo tem raízes profundas na história da navegação, mas suas responsabilidades e tarefas evoluíram significativamente ao longo do tempo, com o advento das tecnologias empregadas no ramo.

Inicialmente, o agente marítimo era responsável por tarefas como o despacho rápido de navios, que eram originalmente parte das responsabilidades do capitão da embarcação. Com o advento da propulsão mecânica dos navios em grande escala, houve uma especialização dos serviços de despacho, resultando na consolidação da figura do agente de navio, uma vez que a chegada e partida dos navios se tornava algo mais rápido.

A importância do agente marítimo é inegável no contexto da logística e do comércio marítimo, pois, desempenham um papel crucial na facilitação do comércio internacional, permitindo que as mercadorias se movam de forma eficiente entre portos e países. Sua atuação é essencial para garantir que os navios e suas cargas sejam tratados adequadamente durante a estadia nos portos.

Neste contexto, as responsabilidades dos agentes marítimos são variadas, abrangendo desde a gestão de documentos de carga até a coordenação de operações portuárias. Eles também são os principais interlocutores entre as autoridades locais e os armadores ou afretadores, estabelecendo canais de diálogo com as partes envolvidas na operação portuária (Ene, 2020, p. 11).

No entanto, esses profissionais enfrentam desafios significativos em seu trabalho diário. Isso pode incluir lidar com a burocracia portuária específica de cada porto e estado, resolver problemas logísticos complexos e lidar com emergências que possam surgir durante a atracação de navios.

Além disso, a evolução das tecnologias e das regulamentações globais também impactam o modo como os agentes marítimos conduzem seus negócios.

Destacamos ainda, que a regulamentação e os padrões internacionais desempenham um papel importante na definição das funções e responsabilidades dos agentes marítimos, pois as convenções e os acordos internacionais estabelecem

diretrizes que visam garantir práticas seguras e eficientes no transporte marítimo e nas operações portuárias.

Em relação à regulamentação, é interessante observar que, no Brasil, não há uma definição legal clara da figura do agente marítimo por meio de Lei Ordinária.

No entanto, a jurisprudência, a doutrina e as normas infralegais estabelecem diretrizes para sua atuação, assim, Ene sintetizou os conceitos disponíveis:

Por outro lado, ainda que não haja uma Lei Ordinária, aprovada pelo Congresso Nacional, que defina a pessoa jurídica do agente marítimo, a jurisprudência uníssona, a doutrina secular e diversas normas infralegais consideram o agente marítimo como: **“Agente ou consignatário do navio é a pessoa, física ou jurídica, que tem como missão representar a pessoa ou empresa que explora comercialmente o navio, qualquer que seja o porto em que este se encontre. Com o advento da propulsão mecânica em grande escala, houve uma especialização dos serviços de despacho rápido dos navios, havendo a necessidade da criação e consolidação dessa instituição de agente de navio, com um número de funções específicas, muitas das quais eram originariamente pertinentes ao capitão do navio.”**, que se enquadra, portanto, na qualidade de mandatário do transportador marítimo nos Portos (Ene, 2022, p. 48-49, grifos próprios).

A Resolução n.º 18 de 2.017, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), define o agente marítimo como aquele que atua em nome do transportador marítimo efetivo, contratando serviços e facilidades portuárias ou agindo em nome deste perante as autoridades:

Art. 2º Para os efeitos desta Norma são estabelecidas as seguintes definições:

[...]

II - agente intermediário: todo aquele que intermedeia a operação de transporte entre o usuário e o transportador marítimo ou que representa o transportador marítimo efetivo, podendo ser:

[...]

c) **agente marítimo: todo aquele que, representando o transportador marítimo efetivo, contrata, em nome deste, serviços e facilidades portuárias ou age em nome daquele perante as autoridades competentes ou perante os usuários;** (Brasil, 2017, p. Art. 2º, grifos próprios).

Por sua vez, o Superior Tribunal de Justiça (STJ) do Brasil adotou esse conceito, estabelecendo que o agente marítimo age como mandatário mercantil do armador e não é responsável pelos danos causados a terceiros quando atua dentro dos limites do mandato. Essa definição da ANTAQ tem influenciado as decisões

judiciais e administrativas, já que o Brasil ainda não possui uma definição legal por meio de Lei Ordinária sobre o agente marítimo, conforme acima mencionado.

RECURSO ESPECIAL. RESPONSABILIDADE DO AGENTE MARÍTIMO. ART. 2º, INCISO VII, DO DECRETO Nº 19.473/30. PREQUESTIONAMENTO. AUSÊNCIA. INCIDÊNCIA DA SÚMULA Nº 211/STJ. DIREITO COMERCIAL. MANDATO MERCANTIL. **AGENTE MARÍTIMO COMO MANDATÁRIO DO ARMADOR (MANDANTE)**. ART. 140 DO CÓDIGO COMERCIAL. RESPONSABILIDADE DO MANDATÁRIO PERANTE TERCEIROS. IMPOSSIBILIDADE. DESFIGURAÇÃO DA NATUREZA JURÍDICA DO MANDATO MERCANTIL. **AFASTADA A RESPONSABILIDADE DO AGENTE MARÍTIMO PERANTE TERCEIROS**. REEXAME DE PROVAS. INVIABILIDADE. SÚMULA Nº 7/STJ. 1. A matéria versada no art. 2º, inciso VII, do Decreto nº 19.473/30, apontado como violado no recurso especial, não foi objeto de debate pelas instâncias ordinárias, sequer de modo implícito, e embora opostos embargos de declaração com a finalidade de sanar omissão porventura existente, não foi indicada a contrariedade ao art. 535 do Código de Processo Civil, motivo pelo qual, ausente o requisito do prequestionamento, incide o disposto na Súmula nº 211 do STJ. 2. **O agente marítimo atua como mandatário mercantil do armador e tem confiada a ele a função de armador, recebendo poderes para, em nome daquele, praticar atos e administrar seus interesses de forma onerosa (art. 653 do Código Civil). Assim, a natureza jurídica da relação entre o agente marítimo perante o armador é a de mandato mercantil.** 3. O mandatário não tem responsabilidade pelos danos causados a terceiros, pois não atua em seu próprio nome, mas em nome e por conta do mandante. 4. **O agente marítimo, como mandatário mercantil do armador (mandante), não pode ser responsabilizado pelos danos causados a terceiros por atos realizados a mando daquele, quando nos limites do mandato. Precedentes do STJ.** 5. O Tribunal de origem, para decidir pela responsabilidade solidária da agente marítima e afastar a natureza de mandato mercantil do caso em tela, o fez com base nos elementos fático-probatórios presentes nos autos. Assim, a reforma do julgado demandaria o reexame do contexto fático-probatório, procedimento vedado na estreita via do recurso especial, a teor da Súmula nº 7/STJ. 6. Recurso especial não provido. (Brasil, 2012, p. 3).

No tocante à jurisprudência brasileira, acima transcrita, o agente marítimo, no entender do STJ tribunal atua como mandatário mercantil do armador, agindo em nome deste e recebendo poderes para executar ações e administrar interesses de forma onerosa, conforme o artigo 653 do Código Civil brasileiro.

É importante ressaltar que o mandatário, nesse contexto, não assume responsabilidade pelos danos causados a terceiros, uma vez que sua atuação ocorre em nome e por conta do mandante, não em seu próprio nome. Assim, com base nessa interpretação, o agente marítimo não pode ser responsabilizado, desde que suas

ações estejam dentro dos limites do mandato, seguindo entendimentos anteriores do STJ.

A jurisprudência nesse sentido, afasta a aplicação de sanções e da responsabilização do agente marítimo nos casos de retenção e arresto dos navios, o que comumente ocorria antes da interpretação jurisprudencial da corte superior.

Contudo, em casos extremos, como o caso do navio *Srakane*, atracado no porto de Santos, SP, houve uma responsabilização do agente marítimo pela Justiça do Trabalho de Guarujá, SP, para arcar com os custos relacionados à manutenção e repatriação da tripulação, haja vista que não existe uma legislação ordinária vigente e a jurisprudência acima mencionada não possui efeito vinculativo.

Em Portugal por seu turno, não existe a figura do Agente Marítimo, contudo, em sua legislação emerge a figura do Agente de Navegação, que tem a sua definição estabelecida na legislação portuguesa no Decreto-Lei n.º 264/2012, 2012, art. 3.º.

#### Artigo 3.º

Atividade de agente de navegação

**1 - A atividade de agente de navegação abrange a prática dos seguintes atos e procedimentos:**

- a) **Dar cumprimento, em nome e por conta e ordem de armadores ou de transportadores marítimos, a disposições legais ou contratuais, executando e promovendo, junto das autoridades portuárias, marítimas ou de outras entidades, os atos ou as diligências relacionadas com a estadia dos navios que lhes estejam consignados e suas cargas, defendendo os respetivos interesses;**
- b) **Promover, em nome e por conta e ordem de armadores ou de transportadores marítimos, a celebração de contratos de transporte marítimo, nomeadamente dos que resultem da atividade de angariação de carga por eles desenvolvida;**
- c) **Atuar como mandatários dos armadores ou de transportadores marítimos, podendo, nessa qualidade, ser-lhes cometidos poderes, nomeadamente para emitir, assinar, alterar ou validar conhecimentos de carga, proceder ou mandar proceder aos trâmites exigidos à receção de mercadorias para embarque ou à entrega de mercadorias desembarcadas e desenvolver as ações complementares do transporte marítimo que a lei lhes faculte;**
- d) **Em geral, prestar proteção, apoio e assistência aos armadores ou transportadores marítimos de que sejam representantes, competindo-lhes a defesa dos interesses dos navios que lhes estejam consignados, cabendo-lhes facultar, em particular aos respetivos capitães, todas as informações da sua especialidade, bem como, direta ou indiretamente, proporcionar-lhes os serviços que por eles sejam solicitados (Brasil, 2012, p. Art. 3, grifos próprios).**

O agente marítimo desempenha um papel específico ao representar o transportador marítimo efetivo no porto de destino. Enquanto isso, o agente de navegação tem uma gama mais ampla de responsabilidades relacionadas à gestão e operação de navios e cargas.

No entanto, devido à natureza de suas atribuições é comum afirmar que o agente marítimo desempenha uma função especializada, focando nas necessidades do transportador, uma vez que suas funções derivam das funções do agente de navegação, que possui atribuições gerais.

Apesar das diferenças na nomenclatura, as funções exercidas pelos Agentes Marítimos e Agentes de Navegação são, em essência, as mesmas e ambos desempenham um papel vital na facilitação do comércio marítimo e na gestão eficiente das operações portuárias.

#### 4. A RETENÇÃO DO NAVIO E SEUS EFEITOS

A retenção de navio é uma prática legal que ocorre quando uma embarcação é mantida em um porto ou local contra a vontade de seu proprietário ou operador, em razão de uma ordem emanada por uma autoridade local.

Atualmente, a retenção ocorre devido a questões legais, como dívidas não pagas, disputas contratuais, questões de segurança ou outras circunstâncias que justifiquem a retenção sob a ótica do direito internacional.

Desta maneira, a retenção de navio pode ser conduzida tanto de forma voluntária, mediante acordo entre as partes, quanto por meio de procedimentos judiciais ou administrativos.

Na história humana, a primeira notícia que se tem de retenção de navios é datada de 202 a.C., quando Cartago apreendeu cargueiros romanos carregados de cereais, durante a Segunda Guerra Púnica:

Mais animada, logo na primavera seguinte (202 a. C.), Cartago apreendeu alguns cargueiros romanos carregados de cereais, que tinham dispersado devido aos ventos; Cipião exigiu a devolução dos navios, mas os Cartagineses recusaram: com Anibal em casa, Cartago queria de novo a guerra! (Oliveira, 2015, p. 185).

A medida adotada pelos cartagineses ocorreu devido à entrada das embarcações em suas águas territoriais, influenciada pelos ventos. Atualmente, essa passagem seria categorizada como uma “passagem inocente”, conforme estabelecido na Convenção de Montego Bay, outrora mencionada, o que não culminaria na retenção dos navios.

A pirataria na antiguidade era, na prática, a retenção de navios em alto-mar. Os piratas buscavam extorquir resgates e roubar cargas valiosas, como ouro, prata e especiarias que estavam sendo transportadas por comerciantes e até mesmo por frotas navais de coroas. A prática da pirataria era generalizada em diferentes partes do mundo; como no Mediterrâneo e no Caribe, durante os séculos XVII e XVIII, pois, não existia um poder centralizado para fiscalização das embarcações.

Além disso, devido à limitação da tecnologia de comunicação e transporte daquela época, que se baseava principalmente em cartas e mensageiros que percorriam tanto vias terrestres como aquáticas, as medidas de combate à pirataria se tornavam ineficazes e despropositadamente demoradas.

Com o passar de várias dezenas de séculos, as coroas reconheceram que devido à lentidão na troca de informações, a luta contra a pirataria era inútil e quaisquer esforços para recuperar os bens saqueados seriam ineficazes. Como resultado, chegaram à conclusão de que a abordagem mais apropriada seria estabelecer alianças com os piratas, concedendo-lhes legitimidade por meio de cartas de corso<sup>14</sup>.

A carta de corso era exarada pela coroa de origem ou aquela que contratava os corsários, garantindo a autonomia e sub-rogando o poder estatal para a retenção da embarcação. Logo, através da carta de corso, ocorria uma legalização dos corsários, deixando de serem piratas, passando a agir como prepostos da coroa.

No século XV, os corsários eram conhecidos por apreender embarcações estrangeiras tanto dentro de águas territoriais como em áreas de livre navegação, onde saqueavam por completo todas as mercadorias transportadas a bordo, levando ao porto da sua coroa.

Vinculamos essa similitude, a uma correspondência do **século XVII, no período de D. João III, quando institui uma carta de marca aos capitães e almirantado para que aderissem ao corso**. Nas condições que ele arquitetara, **poderiam armarem-se de gentes, artilharia, munições e mantimentos, seja fora ou dentro do reino. Porém, se armados nos portos do reino, estariam sujeitos a pagarem a parte que caberia a coroa**. De outra forma, **quando retido fosse as presas dentro da jurisdição do reino, não poderiam os capitães se desfazerem delas, devendo dar conta na primeira oportunidade ao porto principal do reino. Caso não fosse possível trazer a presa junto, uma certidão deveria ser apresentada pelos oficiais aos agentes em terra, para darem entrada nos armazéns**. O Décimo do apresamento era a parte que caberia à coroa, conforme se constata que “a parte pertencente a Coroa e que isto se entende da que estiver da cuberta para baixo”, contabilizado para este fim, seriam todos os bens que estivessem nos porões e no tombadilho. As regras eram bem claras quando de posse da carta de marca. **Deveria ser por bem pagar a parte da coroa, um tanto por nome de décima**. Não poderiam os capitães e generais serem detidos e nem retidas as suas presas dentro de seus territórios, seja em qualquer parte do reino que fosse, inclusive por governadores que se achasse no direito de se apropriar dos bens. Nota-se na figura

---

<sup>14</sup> [...] os corsários agiam acobertados por carta de corso ou de marca, fornecidas por um estado, rei ou príncipe. Enquanto os piratas eram uns fora da lei, atacavam por conta própria onde houvesse riqueza. [...] A Carta de Marca era um documento que outorgava direito de represália, adquirido junto ao soberano. Uma vez havendo discordância sobre a quem pertenceriam as presas, tribunais específicos do almirantado caberiam julgar, e para isso, necessitava da intermediação de um outro Estado como árbitro. Em posse da tal carta, inclusive os próprios corsários tinham as prerrogativas de caçarem os piratas, ou seja, seus antigos e ex-companheiros de expedições (Souza, 2019, p. 4 e 6).

3, na próxima página. Estariam sujeitados a reparação por meio da justiça, quando às perdas acometidas pelos corsários portugueses, fossem julgadas injustas, e, portanto, as penalidades de reparação, sendo neste caso nomeado um Concelho da Fazenda para julgar (Souza, 2019, p. 6-7, grifos próprios.).

Nas condições estabelecidas por D. João III, esses capitães e almirantes podiam armar-se com tripulação, artilharia, munições e suprimentos, tanto dentro como fora do reino.

No entanto, se armassem suas embarcações nos portos do reino, estariam sujeitos a pagar uma parte dos ganhos à coroa. Além disso, se apreendessem presas dentro da jurisdição do reino, não poderiam se desfazer delas, mas deveriam entregá-las no porto principal do reino quando possível. Caso não pudessem trazer a presa junto, deveriam apresentar uma certidão aos agentes em terra para dar entrada nos armazéns.

O "Décimo do apresamento" representava a parte que caberia à coroa, especificando que incluía todos os bens encontrados nos porões e no tombadilho.

As regras eram claras para os detentores da carta de marca, exigindo o pagamento de uma décima parte à coroa. Além disso, os capitães e generais não poderiam ser detidos ou ter suas presas retidas dentro de seus territórios, independentemente de onde estivessem no reino, mesmo que governadores locais tentassem se apropriar dos bens.

No caso de perdas injustas causadas por corsários portugueses, havia um sistema de reparação por meio da justiça, com a nomeação de um Conselho da Fazenda para julgar tais casos. Essas regulamentações eram destinadas a fornecer diretrizes claras para as atividades de corso e garantir a justiça e a arrecadação de impostos para a coroa.

As coroas, como no caso de Portugal, estabeleceram regulamentações criteriosas para a distribuição e a quota que lhes cabia dos saques realizados, tornando, assim, o corso uma atividade atrativa para os piratas. Isso ocorria devido à proteção conferida pelas cartas de corso emitidas pela coroa.

Durante períodos de guerra e conflito, as nações frequentemente retinham navios inimigos, principalmente porque a maioria das guerras travadas ao longo da humanidade, tiveram como palco principal o mar.

A retenção dos navios nestes casos era uma estratégia para enfraquecer os adversários, capturando os navios de guerra e mercantes, para dificultar o

remanejamento e transporte das tropas, bem como impactar a economia do estado inimigo, através da retenção das mercadorias e commodities que estavam sendo transportadas.

A prática da retenção de navios durante guerras e conflitos é comum até nos dias de hoje.

No conflito instalado entre a Federação da Rússia e a República Popular da Ucrânia a partir de fevereiro do ano de 2022, houve a veiculação da notícia da retenção de 60 navios em portos ucranianos:

Cerca de 60 navios comerciais permanecem retidos nos portos ucranianos desde a invasão russa, sem uma resolução para seus destinos conforme o acordo de retomada das exportações de grãos em julho do ano passado. Mantendo sua postura após abandonar o acordo de grãos, a Rússia afirmou que considerará qualquer navio se aproximando dos portos ucranianos como potenciais embarcações militares e os países de bandeira como apoiadores do lado ucraniano. Em resposta, Kiev emitiu uma ameaça semelhante a navios que se aproximem de portos russos ou ucranianos sob controle russo. A Organização das Nações Unidas (ONU) alertou que a decisão da Rússia de romper o acordo poderia agravar a crise alimentar global, prejudicando particularmente países mais pobres, ao manter os grãos de um dos maiores exportadores mundiais fora do mercado (Gazeta Brasil, 2023).

O Império Britânico, por sua vez, era conhecido por reter navios de países inimigos durante os seus inúmeros conflitos. Isso resultou em tensões, como no caso da Guerra de 1812 entre os Estados Unidos e o Reino Unido, em que os britânicos retinham navios americanos e alegavam que muitos de seus tripulantes eram desertores da Marinha Real.

Durante o século XIX, houve um avanço significativo no direito internacional marítimo, com a introdução de convenções e tratados que estabeleceram regras para o tratamento de navios capturados e de suas tripulações nestes casos.

Isso contribuiu para a diminuição da prática da retenção de navios, pois, as relações internacionais se tornaram mais civilizadas, não existindo mais as guerras de conquista, que fundamentavam a retenção das embarcações e a sua consequente apropriação.

É notório que o avanço nas relações internacionais, caracterizado pelo crescimento das relações diplomáticas e pela expansão das relações comerciais a nível global, causou uma significativa mudança no cenário de retenção de navios. Isso

implicou na transição de uma abordagem militar para o uso de retenção como uma ferramenta de reparação ou prevenção de danos.

Anteriormente, as razões para retenção de embarcações estavam intimamente ligadas a situações de guerra e pilhagem. Contudo, a dinâmica evoluiu consideravelmente e essa prática ganhou novos contornos, sendo cada vez mais associada à resolução de conflitos judiciais e econômicos.

A mudança significativa reflete não apenas o progresso no entendimento das nações sobre a importância da resolução pacífica de controvérsias, mas também a complexidade das relações comerciais globais.

Em vez de se verem envolvidas em conflitos armados, as nações agora buscam solucionar disputas através de processos legais e acordos econômicos, que são introduzidos através de tratados e convenções internacionais. Portanto, os navios, outrora símbolos de conflito, se tornaram símbolos da necessidade de cooperação e entendimento mútuo em um mundo cada vez mais interconectado.

A evolução na motivação para a retenção de navios não apenas demonstra o progresso da sociedade em buscar soluções pacíficas, mas também ressalta a importância da diplomacia e do comércio internacional como instrumentos-chave para a promoção da paz e resolução de disputas.

Desta forma, ao longo do século XX, tivemos uma exceção à regra da evolução acima descrita, pois a retenção de navios continuou a ocorrer durante as duas guerras mundiais, embora tenha se tornado menos comum devido à regulamentação internacional.

Destacamos que, nos dias de hoje, a retenção de navios ocorre principalmente em contextos de disputas legais, como questões de dívidas não pagas, disputas contratuais ou problemas de conformidade com regulamentos de navegação, situações essas que são agravadas pela utilização de bandeiras de conveniência.

Organizações internacionais, como a Organização Marítima Internacional (OMI), desempenham um papel importante na regulamentação dessas questões e na promoção de resoluções pacíficas de conflitos no mar.

A CNUDM procura assegurar que **a retenção de navios não se prolongue indefinidamente, além de salvaguardar os direitos fundamentais da tripulação**. Portanto, a preocupação concentra-se na salvaguarda dos interesses econômicos do respectivo setor e do transporte marítimo internacional, bem como na redução, sempre que possível, das perdas de lucros e dos prejuízos resultantes da detenção

excessiva de uma embarcação e sua tripulação (Azevedo, 2022, p. 34, grifos próprios).

Desta maneira, a retenção de navios ainda é aceita pela comunidade internacional, entretanto, devem ser observadas as razões que culminaram na retenção, bem como devem ser resguardados os direitos fundamentais da tripulação que está embarcada no navio, não prolongando a situação de forma indefinida.

Neste momento, é fundamental lembrar que, à medida que as relações internacionais e a exploração comercial dos mares avançaram, as condições dos trabalhadores marítimos também evoluíram significativamente. Eles deixaram de ser simples marinheiros a serviço de uma coroa específica para se tornarem funcionários contratados por empresas privadas, desempenhando um papel desvinculado da representação estatal.

A repressão que costumava ser justificada pela guerra e pelo combate ao inimigo já não encontra justificativa. Os trabalhadores a bordo dos navios não têm responsabilidade pelas causas da retenção do navio e, portanto, não devem ser forçados a sofrer as consequências em lugar do armador.

#### **4.1. Documentação**

A documentação do navio faz parte da sua navegabilidade técnica, conforme mencionado em sede do segundo capítulo. A sua função é atestar as condições de navegabilidade do navio e seus equipamentos, além das habilitações da tripulação que está armando o navio.

A retenção de navios para inspeção de segurança é uma prática comum em portos ao redor do mundo, pois, as inspeções visam garantir que os navios cumpram os rigorosos padrões de segurança marítima e respeitem as legislações dos estados em que estão adentrando.

Durante as inspeções, as autoridades verificam as condições de navegabilidade do navio, a operação dos equipamentos de segurança, a validade dos certificados, como o Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Mar (MARPOL) e o Certificado de Gás de Combustível de Navios, entre outros documentos e certificados que são imprescindíveis para a manutenção da navegabilidade da embarcação.

Um dos exemplos mais atuais e reconhecidos internacionalmente de retenção de navio, em razão de inspeções de segurança, é o caso do navio MV Aman (IMO 9215517), de bandeira do Barém, que foi retido pelo governo egípcio no Canal de Suez em 2.017:

O navio foi detido pelo controlo estatal do porto no porto de Aladabyah devido a equipamento de segurança e certificados de classe expirados, e está fundeado em Suez desde 13 de junho de 2017. Salários não pagos, provisões inadequadas, condições desumanas, contratos expirados. O proprietário disse à tripulação que não tem dinheiro para pagá-los ou pagar por substitutos. A tripulação indiana pagou taxas de serviço para ser contratada. Agente indiano não rastreável, proprietário não responde. A tripulação anterior também não foi paga. Embarcação apreendida por 3 credores. (International Labour Organization, 2017, p. tradução própria.)<sup>15</sup>

A inspeção verificou que os equipamentos de segurança e certificados de classe estavam expirados, por tal razão, o navio foi retido administrativamente para regularização da documentação e equipamentos que estavam expirados.

No decorrer desse período, o armador informou que não possuía condições financeiras para regularizar o navio e, tampouco, substituir a tripulação que se encontrava retida dentro do navio.

Assim, com o passar do tempo e andamento dos processos na justiça egípcia, o único tripulante que restou foi Mohammad Aisha. Ele foi forçado a permanecer a bordo pelos próximos quatro anos. Somente quando a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes interveio, no ano de 2.021, que um representante sindical assumiu o lugar do tripulante e Mohammad pode desembarcar.

O relatório do caso foi disponibilizado pela ITF, que realizou um registro meticuloso do andamento do caso do navio MV Aman:

**ITF (16 de março de 2021)**

A ITF e o ICS solicitam formalmente que a OIT intervenha nos casos de abandono do Aman.

**ITF (22 de abril de 2021)**

Do Coordenador da Rede ITF para o Mundo Árabe e o Irã

---

<sup>15</sup> “The vessel was detained by port state control in Aladabyah port due to expired safety equipment and class certificates, and has been laid at anchor in Suez ever since 13 June 2017. Unpaid wages, inadequate provisions, inhuman conditions, expired contracts. Owner told crew he has no money to pay them or pay for relievers. Indian crew paid service charges to be employed. Indian agent untraceable, owner not responding. Previous crew have also not been paid. Vessel arrested by 3 creditors” (International Labour Organization, 2017).

O oficial chefe sírio abandonado a bordo do Bahreini com bandeira "Aman" conseguiu desembarcar e foi repatriado no final da tarde desta quinta-feira, 22 de abril. Neste exato momento seu vôo deveria estar chegando a Damasco, para onde voou hoje do Aeroporto do Cairo.

A ITF acaba de emitir um comunicado à imprensa sobre o assunto, que já estará disponível hoje em seu site e plataformas de mídia.

**ITF (10 de fevereiro de 2022)**

O marítimo Mohamed Aisha foi repatriado, mas continua sem receber. A ITF ofereceu assistência jurídica, mas agora estamos aguardando o processo judicial (International Labour Organization, 2017, p. tradução própria).

O marítimo sírio Mohammed Aisha, que ficou abandonado em um navio MV Aman é um dos exemplos dos efeitos e desdobramentos da retenção dos navios, no comércio internacional.

O Armador do Barém estava longe da competência jurisdicional do Egito, mas o seu navio e prepostos se encontravam em águas territoriais egípcias, logo, foram responsabilizados pelo navio.

Nota-se que o abandono de marítimos é uma violação grave dos direitos humanos e trabalhistas, bem como das regulamentações marítimas internacionais, como as estabelecidas pela *International Maritime Organization* (IMO) e a Organização Internacional do Trabalho (OIT).

O caso de Mohammed Aisha é um exemplo alarmante de abandono de marítimos, cada vez mais corriqueiro.

Segundo o direito marítimo internacional, o estado de bandeira é responsável pela regulamentação e fiscalização dos navios que ostentam sua bandeira.

Nesse caso concreto, o Barém é o Estado de bandeira do navio MV Aman, entretanto, o governo do Barém por sua vez alegou que o navio não estava abandonado, mas sim retido judicialmente devido a processos em andamento.

O governo ainda afirmou que Mohammed Aisha aceitou atuar como representante judicial a bordo, o que impediu sua repatriação.

A partir desse cenário específico, podemos identificar um dos principais riscos associados ao uso de bandeiras de conveniência. Devido à falta de regulamentação no Barém, as autoridades não intervieram para resolver a situação difícil do marítimo, limitando-se a alegar que o procedimento estava correto.

As autoridades portuárias e marítimas egípcias têm jurisdição para garantir a segurança e o bem-estar das pessoas a bordo de navios em seus portos, todavia,

neste caso, o marítimo ficou isolado a bordo, desprovido de condições mínimas de sobrevivência, como luz, comida e água.

Após meses de esforços e pressão da ITF e da comunidade internacional, Mohammed Aisha foi repatriado e sua situação humanitária foi resolvida. No entanto, ele ainda enfrenta desafios legais relacionados ao pagamento de salários pendentes, que ao nosso ver, provavelmente nunca se resolverá.

Deste modo, o caso em comento levanta questões sobre a necessidade de regulamentações eficazes para evitar casos de abandono de marítimos, bem como a importância de uma cooperação eficaz entre os Estados de bandeira, as autoridades portuárias, as organizações internacionais e as organizações de direitos dos trabalhadores para proteger os marítimos em situações semelhantes.

Ainda nesse sentido, durante a pandemia do Sars-CoV-2, houve situações excepcionais de retenção do navio, da tripulação e dos passageiros que estavam embarcados.

Neste contexto, o Porto de Santos foi palco da primeira retenção de navio e proibição de desembarque amplamente noticiada no mundo, o Juiz Federal Plantonista, Dr. Alexandre Berzosa Saliba, determinou liminarmente a proibição do desembarque de passageiros e tripulantes do navio Costa Fascinosa, haja vista a suspeita de contaminação pelo vírus.

[...] Em face do exposto, **DEFIRO A LIMINAR** para determinar que a autoridade impetrada (autoridade portuária do Porto de Santos):

a) Adote todas as medidas urgentes, em cumprimento das normas vigentes sobre atracação no Porto de Santos, na situação de calamidade pública e enfrentamento do Coronavírus, tanto em relação ao navio cuja atracação imediata foi autorizada, como em relação aos demais que encontram-se a caminho para atracar; que **adote todas as medidas urgentes e efetivas de fiscalização dos navios atracados, de modo a não permitir o desembarque de pessoas sem observância dessas normas;**

b) **Em havendo caso suspeito de tripulantes e/ou passageiros com contágio de coronavírus, obste o desembarque de pessoas sem a prévia comunicação obrigatória da ANVISA, da SES e do órgão municipal de saúde, para adoção dos procedimentos e providências cabíveis;**

c) Adote todas as providências necessárias para exigir das companhias responsáveis pelos navios atracados no Porto de Santos, a concretização de infraestrutura adequada e os mecanismos necessários de saúde e segurança dentro do navio para o atendimento e cuidado dessas pessoas, bem como para a atuação dos órgãos de saúde que tenham que subir a bordo;

d) **Obste o desembarque de estrangeiros sem a devida comprovação documental ou outro meio hábil de que o desembarque se dá para conexão de retorno ao país de origem;** e e) Adote todas as providências necessárias para encaminhamento dos passageiros e/ou tripulantes que necessitem de assistência médica a hospitais de referência na Capital do Estado (se obviamente não precisar de internação urgentíssima nesta cidade, por questões de vida ou morte premente), cujo aparato do sistema de saúde pública reúne condições mais adequadas para atender a demanda, ou em hospital de referência apto a atender a demanda em outro local e, somente, subsidiariamente ao hospital de referência Emilio Ribas II, considerando o disposto no Plano de Contingência do Estado e as condições do sistema de saúde da cidade e da Baixada Santista (2ª Vara Federal de Santos, 2020 – grifos próprios).

A decisão em questão determinou a retenção do navio, de sua tripulação e dos passageiros com o objetivo de prevenir a disseminação do Sars-CoV-2. Essa medida restritiva da liberdade individual dos ocupantes do navio foi tomada em benefício da sociedade.

Ao contrário dos casos em que a retenção se dá devido à ausência de documentos relacionados à navegabilidade da embarcação, como mencionado anteriormente, a retenção imposta pela 2ª Vara Federal de Santos foi motivada pela preocupação com a potencial disseminação de um vírus que, posteriormente, provou ser altamente contagioso e letal. Isso aconteceu porque não havia documentos que comprovassem o estado de saúde dos ocupantes do navio.

A decisão, em juízo de cognição sumária e lavrada durante o plantão judicial, foi posteriormente confirmada por meio da sentença de procedência da ação em 2.021, demonstrando a retidão e a importância da retenção outrora determinada.

Nesse caso, a retenção inicialmente contestada pela opinião pública e pelo governo federal de turno, desempenhou um papel crucial na prevenção da disseminação do vírus no território brasileiro, servindo como um paradigma.

Na maioria dos casos relatados pela ITF, encontramos situações de penúria da tripulação e um impasse processual. No entanto, no caso do navio Costa *Fascinosa*, foi evidente a preocupação por parte da autoridade judiciária, que, em sua decisão, colocou em primeiro plano o bem-estar adequado dos ocupantes da embarcação, levando em consideração as limitações e desafios enfrentados no contexto da luta contra a pandemia.

É importante destacar que o magistrado determinou que, se necessário, os ocupantes fossem encaminhados a hospitais de referência no tratamento da infecção por Sars-CoV-2.

Isto posto, concluímos que no contexto internacional, a retenção de navios, derivada da ausência de documentação, tem a finalidade de preservar a sociedade do estado que emite a ordem de retenção.

Em qualquer uma das hipóteses de retenção por ausência de documentação, seja pela falta de navegabilidade técnica; seja pela falta de comprovantes de saúde dos ocupantes do navio, a retenção é determinada em prol do bem-estar social, preservando a integridade das operações portuárias e marítimas.

#### **4.2. Arresto**

O arresto de um navio pode ser um dos motivos para a retenção.

A retenção envolve a restrição da liberdade de locomoção de um bem ou de uma pessoa, geralmente como resultado de um acordo mútuo ou de uma medida preventiva tomada voluntariamente por uma das partes envolvidas.

Por outro lado, o arresto é uma ação legal imposta por uma autoridade judicial para assegurar o cumprimento de uma decisão administrativa ou judicial, utilizando-se como mecanismo de cumprimento da decisão a retenção.

O arresto de navios, em razão de execução de dívidas, é um fenômeno que tem implicações significativas tanto para os proprietários das embarcações quanto para as autoridades portuárias, credores e tripulantes envolvidos. Essa prática é comum devido às complexidades e responsabilidades associadas à operação de navios e ao comércio internacional.

Os comandantes de navios, conforme exposto no segundo capítulo, têm uma responsabilidade direta e legal de garantir a segurança da embarcação, da carga e da tripulação. Isso inclui arcar com despesas que possam surgir durante a viagem, como taxas aduaneiras, reabastecimento de suprimentos e serviços de reparo, caso essas despesas não tenham sido quitadas ou mesmo providenciadas pelo armador e seus agentes marítimos, quando relacionadas à manutenção adequada da embarcação e ao cumprimento de regulamentos portuários.

Devido a uma série de razões, como problemas financeiros, falta de representação nos portos de destino ou o não cumprimento de regulamentos

operacionais locais, alguns comandantes ou os próprios armadores deixam contas em aberto nos portos ou estados visitados, partindo com seus navios.

Os credores, sejam eles fornecedores de serviços portuários, empresas locais ou autoridades aduaneiras, recorrem aos sistemas judiciários disponíveis para garantir o pagamento de seus créditos, ainda que o proprietário da embarcação não tenha representação naquela área jurisdicional.

Desta forma, como o comércio internacional liga pessoas jurídicas inscritas em diferentes regimes jurídicos, os proprietários ou representantes das embarcações nem sempre estão dentro da jurisdição do poder judiciário eleito para cobrança da dívida em aberto, assim, as medidas de arresto, através da retenção se tornam um meio para garantir a efetividade da cobrança que está sendo realizada, uma vez que não é interessante ao armador perder o controle do seu navio.

Portanto, nos casos de dívidas em aberto em que não é viável localizar bens ou ativos financeiros para a quitação do débito dentro da jurisdição do tribunal escolhido para a cobrança, e quando os credores ou as autoridades judiciais tomam conhecimento de que a embarcação pertencente ao devedor está em águas territoriais, uma decisão judicial é emitida às autoridades portuárias para que tomem as medidas necessárias para reter a embarcação. Isso retira do armador o poder de decisão sobre o destino de seu navio.

Neste contexto, a retenção do navio através de seu arresto é considerada uma medida cautelar para assegurar o cumprimento do crédito exequendo. Isso impede que o navio e o armador partam novamente sem que os débitos com seus credores sejam quitados, o que poderia resultar no armador e seus bens se tornando inacessíveis à jurisdição do estado em questão, inviabilizando a satisfação do débito e inutilizando os efeitos práticos da decisão judicial.

Em Portugal, a matéria de retenção de um navio, para pagamento de dívidas, é regida pelo Código Comercial Português, sendo tal assunto tratado pelos artigos 754, 759, 760 e 761:

Direito de retenção

Artigo 754.º (Quando existe)

**O devedor que disponha de um crédito contra o seu credor goza do direito de retenção se, estando obrigado a entregar certa coisa, o seu crédito resultar de despesas feitas por causa dela ou de danos por ela causados.**

[...]

Artigo 759.º (Retenção de coisas imóveis)

**1. Recaindo o direito de retenção sobre coisa imóvel, o respectivo titular, enquanto não entregar a coisa retida, tem a faculdade de a executar,** nos mesmos termos em que o pode fazer o credor hipotecário, e de ser pago com preferência aos demais credores do devedor.

**2. O direito de retenção prevalece neste caso sobre a hipoteca, ainda que esta tenha sido registada anteriormente.**

**3. Até à entrega da coisa são aplicáveis, quanto aos direitos e obrigações do titular da retenção, as regras do penhor, com as necessárias adaptações.**

Artigo 760.º (Transmissão)

O direito de retenção não é transmissível sem que seja transmitido o crédito que ele garante.

Artigo 761.º (Extinção)

**O direito de retenção extingue-se pelas mesmas causas** por que cessa o direito de hipoteca, e ainda pela entrega da coisa. (Portugal, 1966, p. grifos próprios.)

Conforme é possível observar da legislação acima transcrita, o Código Comercial Português institui a retenção em seu ordenamento jurídico como uma faculdade do credor, não como uma medida obrigatória. Tal “sutileza” legislativa é extremamente importante, pois, ainda que o credor tenha o direito de reter o navio, ele pode optar por não o fazer, em razão dos seus interesses comerciais.

A retenção de um navio por meio do arresto é uma medida extrema que requer cautela, pois pode interromper as operações comerciais e causar prejuízos significativos.

A interrupção da programação de operação de um navio desencadeia um efeito dominó<sup>16</sup> no comércio internacional. Os navios seguem cronogramas rígidos de carga e descarga, e qualquer atraso na partida do ponto "A" para o ponto "B" gera problemas logísticos em "B". Isso ocorre porque as vagas nos atracadouros e a capacidade de movimentação de carga são previamente alocadas e qualquer modificação repentina pode paralisar as operações no terminal.

A retenção de um navio deve ser uma medida de *ultima ratio*<sup>17</sup>, pois atrasos na entrega da carga ou carregamento podem resultar no perecimento de produtos

---

<sup>16</sup> O efeito dominó é uma expressão que descreve uma sequência de eventos em que um evento inicial desencadeia uma série de eventos subsequentes em rápida sucessão, assim como as peças de dominó que caem uma após a outra quando a primeira peça é empurrada. Esses eventos geralmente estão interconectados e resultam em um efeito cascata.

<sup>17</sup> A expressão "*ultima ratio*" é uma locução em latim que significa "último recurso" ou "último argumento". Ela é frequentemente usada para descrever a ideia de que algo deve ser utilizado apenas quando todas as outras opções se esgotaram, ou seja, quando não há mais alternativas disponíveis. O termo é muitas vezes usado em contextos jurídicos e políticos para

transportados ou no descumprimento de contratos de frete. Isso afeta não apenas os armadores, mas também todos os envolvidos na cadeia logística, incluindo exportadores, importadores e terminais.

A adoção de medidas de retenção deve ser realizada com muito cuidado, pois pode levar a sérios problemas no comércio internacional. É essencial que todas as partes envolvidas busquem alternativas e soluções para disputas comerciais antes de recorrer a essa medida extrema, garantindo um comércio internacional mais fluido e eficiente.

Além da legislação portuguesa mencionada anteriormente, a doutrina majoritária também estabelece o conceito de privilégio marítimo. Sobre os privilégios marítimos, ensina Adriano Anthero, in *“Comentario ao Codigo Commercial Portuguez”*, p. 437 sobre o art. 574.º Código Comercial português:

[...] ora, estes privilegios marítimos differem dos privilegios civis, no seguinte: primeiramente, são especiaes, e, como taes, sómente são relativos ou ao navio ou á carga ou ao frete; emquanto que, a par dos privilegios especiaes, no direito civil, há privilegios geraes sobre todos os bens do devedor [...]. Em segundo lugar, os privilegios marítimos preferem aos civis, nos termos d'este artigo. E, para se vêr quaes são os preferidos, convém examinar que privilegios do código civil podem ter relação com o navio, carga ou frete, que não estão prevenidos n'este capitulo, nem por elle estão prejudicados (Anthero, 1913).

Neste contexto, observamos que os privilégios marítimos são apenas relacionados ao navio; carga ou frete, não guardando relação com os demais bens dos armadores.

A doutrina brasileira por sua vez, tenta sintetizar o conceito dos privilégios marítimos no âmbito da legislação internacional, conforme assevera Martins:

O Maritime lien sobre o navio consagra-se em direito que se estende da lei geral marítima e é baseado no conceito de que **o navio (em sentido personificado) causou, ele próprio, ferimento, dano ou prejuízo a terceiros ou a suas propriedades, e deve ele mesmo responder pelas perdas e danos.**

A premissa que ampara o lien decorre do entendimento de que o navio é o transgressor, não seus proprietários. (Martins, 2008, p. 375 – grifos próprios)

---

indicar que uma ação ou decisão deve ser tomada apenas em situações de extrema necessidade, quando todas as outras tentativas de solução se mostraram ineficazes.

As dívidas de privilégio marítimo não são causadas pelo armador, mas sim pelo próprio navio em razão dos exercícios de sua própria atividade. Todavia, caso o armador não honre o pagamento dos danos causados, o próprio navio responderá pelo pagamento.

Em outras palavras, devido à falta de personalidade jurídica do navio, quando sua operação resulta em danos a terceiros que não são prontamente reparados pelo armador responsável ou por seus prepostos, o navio pode ser responsabilizado diretamente, sendo retido ou até mesmo transferido de propriedade como forma de garantir a reparação dos danos causados, permanecendo nessa condição até que a dívida seja quitada.

A Convenção de Bruxelas sobre Privilégios e Hipotecas Marítimas, de 1.926, estabelece em seu artigo 2º, a ordem de preferência dos privilégios marítimos:

- 1 - As custas judiciais devidas ao Estado e despesas feitas no interesse commum dos credores, para a conservação do navio ou para conseguir sua venda e bem assim a distribuição do respectivo preço; os direitos de tonelagem, de pharol ou de porto e outras taxas e impostos publicos da mesma especie; os gastos de pilotagem; as despesas de guarda e conservação desde a entrada do navio no ultimo porto;
- 2 - Os creditos resultantes do contracto de engajamento do capitão, da tripulação e de outras pessoas engajadas a bordo;
- 3 - As remunerações devidas pelo socorro e assistencia e a contribuição do navio ás avarias communs;
- 4 - As indemnizações pela abordagem ou outros accidentes de navegação, assim como pelos dannos causados as obras de arte dos portos, docas e vias navegaveis; as indemnizações por lesões corporaes aos passageiros e aos tripulantes; as indemnizações por perdas ou avarias carregamento e bagagens;
- 5 - Os creditos provenientes de contractos lavrados ou de operações realizadas pelo capitão fóra do porto de registro, em virtude de seus poderes legaes, para as necessidades reaes da conservação do navio ou do proseguimento da viagem, sem levar em conta si o capitão é ou não, ao mesmo tempo, proprietario do navio e si o credito é seu ou dos fornecedores, dos reparadores, aos prestamistas ou de outros contractantes (Brasil, 1926 – grifos próprios).

Ao analisar a legislação, notamos que o método de valoração de cada espécie de crédito, para inserção na ordem de pagamento, é o interesse público e não o interesse particular do credor.

O pagamento das despesas e emolumentos relacionados à retenção da embarcação e da cobrança do crédito pelos credores, são de interesse do erário público, portanto são satisfeitos em primeiro lugar. Em terceiro lugar, é realizada a

quitação das hipotecas e penhoras realizadas sobre o navio, assim, finalmente assegurando o pagamento da dívida que originou o arresto.

A jurisprudência portuguesa é pacífica em relação a autorização de retenção das embarcações para garantia de dívidas:

**[...]está a requerida obrigada a restituir à requerente as quantias por esta pagas a título de preço, bem como as relativas a despesas da embarcação, no valor global de €460.733,02.** Já se considerar que foi ilícita a resolução do contrato por parte da requerida, tendo tal declaração de interpretar-se como uma definitiva e peremptória recusa de cumprimento [até porque a requerida tomou posse da embarcação objecto do contrato, mesmo contra a vontade da requerente], assiste à requerente o direito (que a mesma aqui invoca) de exigir a restituição da sua prestação (os referidos €460.733,02) – cfr. art.º 801º nº2 do Código Civil. **Assim, em qualquer caso, encontra-se preenchido o primeiro pressuposto do decretamento do arresto, que é o da verosimilhança de existência de um crédito da requerente sobre a requerida. Quanto ao segundo requisito do arresto, o mesmo implica a prova, ainda que perfunctória, de um circunstancialismo que faça antever o perigo de se tornar impossível ou difícil a cobrança do crédito.** [...] Assim, na fórmula genérica do “justo receio de perda da garantia patrimonial” caberá uma variedade de casos como os de receio de fuga do devedor, de sonegação ou ocultação de bens, ou de situação deficitária, devendo levar-se em conta a maior ou menor solvabilidade do devedor, a forma da sua actividade, a sua situação económica e financeira, a natureza do seu património, a dissipação ou extravio de bens, a ocorrência de procedimentos anómalos que revelem o propósito de não cumprir, o próprio montante do crédito, etc. (Portugal, 2023 – grifos próprios).

Dessa forma, tanto a legislação internacional quanto a jurisprudência majoritária autorizam a retenção do navio por meio de um arresto com o objetivo de quitar as dívidas atribuídas ao proprietário ou à própria embarcação.

No entanto, é importante ressaltar a necessidade de comprovar o risco real de dificuldades na recuperação do crédito, o qual não deve ser baseado em avaliações subjetivas. Esse risco pode envolver fatores como a possibilidade de fuga do devedor, ocultação de bens, a situação financeira precária e a solvabilidade do devedor, a fim de estabelecer o justo receio de perda da garantia patrimonial.

A jurisprudência brasileira por sua vez, também acompanha o entendimento majoritário de que é possível a realização da retenção da embarcação para garantia da dívida que se executa, ainda que a legislação vigente seja desatualizada, remontando aos idos de 1.850, do Brasil Império:

**A ação cautelar de arresto** tem previsão nos arts. 813 a 821 do CPC, **objetivando a apreensão de bens do devedor**, de modo que, no momento adequado, seja possível a sua conversão em penhora, **como forma de evitar a dilapidação patrimonial**. Para concessão de tal medida, a exemplo de outras liminares de natureza cautelar, necessária a presença do *fumus boni iuris* e do *periculum in mora*, [...] há evidências de que a requerente é ré na referida ação civil pública proposta pelo Ministério Público do Trabalho, onde **restou apontada a sua atuação em operações específicas, tais como transporte de peças para o Navio Adamastos e apresentação de documentos perante a Capitania dos Portos, o que reforça a ideia de prestação de serviços**. Diante de tais indícios, tenho como presente o *fumus boni iuris* necessário à concessão da medida. [...] No que se refere ao *periculum in mora*, **observo que é notória a dificuldade financeira enfrentada pelas demandadas, sendo que em especial a situação de abandono material da tripulação do navio foi amplamente divulgada na imprensa local**. Ademais, em se tratando de empresas estrangeiras e não se tendo notícia acerca da existência de patrimônio penhorável localizado no território nacional, **resta evidenciado o risco de dano irreparável, de modo que o indeferimento da medida poderá inviabilizar, por completo, o direito da demandante** (Brasil, 2015 – grifos próprios).

A efetividade da medida de retenção está intimamente ligada ao perigo na demora, ou seja, a possibilidade de fuga do devedor da jurisdição daquele estado para satisfação do débito, assim, se faz necessária a decretação do arresto e a consequente retenção do navio.

No entanto, ao decidir pela retenção do navio, a autoridade deve levar em consideração as consequências secundárias de sua decisão, uma vez que, como mencionado anteriormente, tanto a tripulação quanto os outros intervenientes no funcionamento do navio serão, inevitavelmente, afetados.

Desta maneira, entendemos que o arresto de um navio como medida para garantir o pagamento de dívidas é um tema complexo que envolve uma série de considerações legais, comerciais e logísticas.

Tanto a legislação internacional, quanto a jurisprudência majoritária, reconhecem a possibilidade de reter um navio como forma de garantir o pagamento de dívidas, desde que haja evidências de risco de perda da garantia patrimonial.

No entanto, essa medida deve ser aplicada com cuidado, levando em consideração os impactos que pode causar no comércio internacional.

É fundamental que todas as partes envolvidas busquem soluções alternativas para resolver disputas comerciais antes de recorrer ao arresto de um navio, a fim de manter o comércio internacional fluindo de maneira eficiente.

Por fim, o arresto de um navio é uma medida que deve ser usada com precaução, visando assegurar o cumprimento de dívidas de forma justa e eficaz, sem prejudicar desnecessariamente as operações comerciais e a logística do comércio internacional.

### **4.3. Falência e Abandono**

A falência do armador representa uma situação de extrema gravidade tanto para o navio em questão quanto para a sua tripulação. Os impactos negativos da falência se manifestam de diversas maneiras, tornando a vida a bordo um verdadeiro desafio.

Nesse sentido, os problemas começam a emergir quando os salários dos tripulantes deixam de ser pagos pelo armador, juntamente com a interrupção no fornecimento de mantimentos e combustíveis do navio, que são uma consequência direta dos cortes nos pagamentos pelo armador.

Em ato contínuo, a tripulação é arrastada para uma situação precária, abandonada pelo empregador em águas estrangeiras e é incumbida da responsabilidade de guardar e realizar a manutenção do navio, que sequer lhe pertence.

As opções de desembarque e retorno às suas casas são restringidas tanto pelas legislações, quanto pelas decisões das autoridades locais competentes, ficando a tripulação dependente da intervenção destas autoridades e de organizações internacionais para garantir seus direitos básicos de sobrevivência.

Em situações ainda mais extremas, devido à falta de pagamento, as empresas auxiliares e terminais portuários se recusam a autorizar a prestação de serviços básicos até para a tripulação. Isso significa que a entrega de mantimentos essenciais se torna uma tarefa quase impossível, exacerbando ainda mais a difícil situação de vida a bordo, conforme foi relatado pelo Ministério Público do Trabalho do Brasil, em sede do processo n.º 1000490-61.2021.5.02.0301, que tramitou na Justiça do Trabalho de Guarujá, Brasil.

O abandono dos navios por seus proprietários é uma realidade recorrente, causada pela sua falência.

O armador, quando não possui mais condições financeiras para manter o navio, simplesmente desaparece, deixando o navio à deriva e sua tripulação desprovida de

salários e suprimentos. A comunicação entre a sede da empresa e a tripulação se encerra, e os membros da tripulação são lançados em um limbo desolador.

No Brasil, o caso mais conhecido de abandono por falência do armador é o do navio Varada Maresias (IMO 9468657), que ostentava a bandeira de Singapura e era tripulado por 4 (quatro) marítimos, sendo 2 indianos e 2 ucranianos.

A ITF, que foi convocada pela tripulação para intervir em seu favor, assim como no caso do navio MV Aman, ela elaborou um relatório minucioso do processo de liberação da tripulação do navio Varanda Maresias:

[...] A tripulação deve salários há mais de 4 meses. O navio é preso por um fornecedor de navios local e pela Galáxia Marítima (Brasil), e os administradores do navio - Neyahship - não conseguem liquidar as reivindicações dos credores, de fato falidos (International Labour Organization, 2017, p. tradução própria)<sup>18</sup>.

Neste ponto, observamos que o navio foi retido pela empresa Galáxia Marítima, através de uma retenção determinado pela 6ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro, contudo, o armador, não obstante à dívida com a empresa Galáxia Marítima, também estava em dívida com os salários dos tripulantes.

[...] ITF (15 de janeiro de 2018) A tripulação está processando sua reivindicação por salários não pagos desde 21 de fevereiro até a data da repatriação por meio de um advogado particular. [...] Governo de Singapura (4 de agosto de 2022) O registro do navio foi cancelado da bandeira de Singapura em 28 de novembro de 2017, depois que a MPA tomou medidas. A MPA também me informou que foi notificada pela ITF de que, como afirmam as bandeiras, Singapura havia feito sua parte e a ITF não exigia nenhuma ação adicional da bandeira de Singapura (International Labour Organization, 2017, p. tradução própria).<sup>19</sup>

Assim, a situação financeira do armador era realmente crítica, a ponto de não realizar o recolhimento das taxas relacionadas à bandeira de conveniência, que no caso era de Singapura.

---

<sup>18</sup> “The crew are owed wages for more than 4 months. The ship is arrested by a local ship chandler and Galaxia Maritima (Brazil), and the ship’s managers - Neyahship – is unable to settle the creditors claims, de facto bankrupt” (International Labour Organization, 2017).

<sup>19</sup> “[...]ITF (15 January 2018)The crew is pursuing their claim for unpaid wages from 21 February to date of repatriation through a private lawyer [...] Govt. of Singapore (4 August 2022) The vessel was de-registered from the Singapore flag on 28 Nov 2017 after MPA took action. MPA also informed me that they were notified by ITF that as the flags state, Singapore had done its part and ITF did not require any further action from the Singapore flag” (International Labour Organization, 2017).

O caso acima relatado pela ITF, foi tratado pela 6ª Vara Empresarial do Rio de Janeiro, em sede do processo judicial n.º 0236874-02.2017.8.19.0001, onde foi determinada a retenção do navio em águas brasileiras, considerando que o armador possuía uma dívida de cerca de R\$10.000.000,00 (dez milhões de reais):

Trata-se de ação de cobrança proposta por GALÁXIA MARÍTIMA S/A em face de VARADA MARINE AS E OUTROS [...] **Acrescenta que forneceu tripulação, nomeou despachante aduaneiro, adquiriu materiais e peças de reposição das embarcações, dentre outras responsabilidades, enfim, assumiu custos de diversas naturezas. [...] decorrendo daí inúmeros gastos com as despesas trabalhistas, totalizando uma grandeza de R\$10.044.700,64 (dez milhões, quarenta e quatro mil, setecentos reais e sessenta e quatro centavos) -- valor atualizado até 27/08/2017. [...] Em outro viés, tem-se que o relatório traduzido às fls.1899/1948 reconhece que a empresa se encontra em dificuldades financeiras e a retirada dos barcos inviabilizaria o escopo da presente demanda de cobrança, que é justamente receber o que é devido. Dessa forma, estando presentes os requisitos ensejadores da pretensão esboçada, nos termos do CPC, art. 305 c/c 139, IV, **DEFIRO a tutela de urgência cautelar antecedente, consubstanciada no EMBARGO DAS EMBARCAÇÕES VARADA BÚZIOS, VARADA IBIZA, VARADA SANTOS, VARADA MARESIAS e VARADA ILHEUS, para que os navios não se evadam de águas jurisdicionais brasileiras, sem a autorização deste Juízo, sob pena de multa diária que FIXO em R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais). O EMBARGO ora deferido perdurará até que as Requeridas quitem ou prestem caução idônea do crédito privilegiado marítimo no valor de aproximadamente R\$ 11.350.676,06 (onze milhões, trezentos e cinquenta mil, seiscentos e setenta e seis reais e seis centavos)** [...] (Brasil, 2017 – grifos próprios).**

A determinação judicial da retenção dos navios acima transcrita se deu em razão da insolvência do armador para o pagamento das dívidas deixadas em território brasileiro.

Destaca-se que o magistrado prolator da decisão aponta a dificuldade financeira experimentada pelo armador, bem como o fato de que a saída dos navios das águas territoriais brasileiras inviabilizaria a execução dos créditos.

Desta forma, houve a determinação para adoção das medidas necessárias pelas autoridades competentes, a fim de reter o navio e viabilizar o recebimento do crédito.

Por outra banda, em Portugal, é encontrado o registro público de abandono do navio Vitória no Oceano (IMO 9425289), que foi alijado no porto de Aveiro, sem que a

tripulação estivesse recebendo seus salários há 6 (seis) meses, conforme consta no relatório da ITF:

[...] Tripulação sem remuneração há 6 meses. O armador aparentemente não tem recursos. O navio foi preso em nome da tripulação. ITF (23 de maio de 2017) Navio preso em nome da tripulação. A tripulação concordou em descarregar a carga em troca do pagamento de 50% do salário pelo destinatário. Tripulação repatriada, processo judicial pendente para saldo de 50%. ITF (7 de dezembro de 2017) Os proprietários da carga pagaram metade do salário, o restante será pago após a venda do navio (International Labour Organization, 2016, p. tradução própria).<sup>20</sup>

No caso do navio Vitória no Oceano, a tripulação foi prestigiada com uma rápida resolução para o seu caso, através do pagamento de metade seus salários através de transferência pelo armador, e a outra metade foi inscrita como privilégio marítimo para pagamento através da venda do navio.

O caso da tripulação do navio Vitória no Oceano é uma exceção à regra, pois, normalmente, os armadores falidos sequer adotam as medidas necessárias para a mitigação dos danos causados pela sua falência, limitando-se a informar a falência para os seus prepostos e autoridades, deixando as contas em aberto.

Além disso, alguns casos de abandono ocorrem devido à retenção da embarcação em portos ou águas territoriais. Esta retenção muitas vezes resulta de disputas legais, regulatórias ou financeiras que impedem a continuidade da operação do navio. Em qualquer um dos casos, a situação se torna extremamente desafiadora para a tripulação, que enfrenta incertezas, dificuldades financeiras e a necessidade de encontrar soluções criativas para garantir sua sobrevivência a bordo.

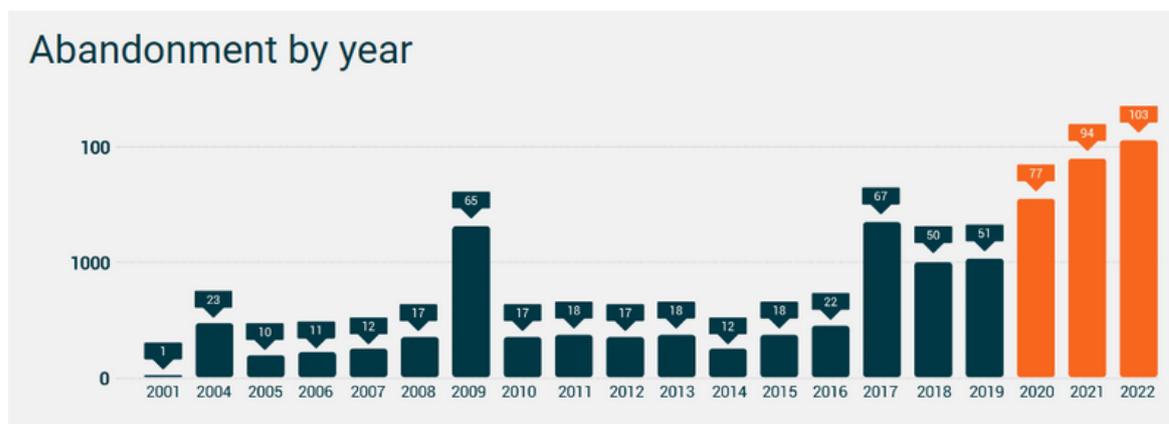
Segundo as informações prestadas pela empresa *RightShip*, com sede no Reino Unido, que fornece um sistema online de gestão de riscos ambientais e de segurança para a indústria marítima global, um total de 9.925 marítimos ficaram à deriva nos últimos 20 anos.

---

<sup>20</sup> “[...] Crew unpaid for 6 months. The shipowner apparently has no funds. The vessel has been arrested on behalf of the crew. ITF (23 May 2017) Vessel arrested on behalf of crew. Crew agreed to unload cargo in return for 50% payment of wages by the receiver. Crew repatriated, court case pending for balance of 50%. ITF (7 December 2017) Cargo owners paid half wages, rest to be paid following sale of vessel” (International Labour Organization, 2016).

Somente no ano de 2.022, um total de 1.682 tripulantes foram impactados pelo abandono de 103 navios, o maior número de abandonos em um único ano em duas décadas.

Figura 3 - Gráfico de abandono de navios por ano, entre 2001 e 2022



Fonte: RightShip, 2023.

Depreende-se do gráfico fornecido pela *RightShip*, com base nas informações prestadas pela ITF, que os anos de 2.020, 2.021 e 2.022, foram os piores para os tripulantes.

O aumento no número de navios abandonados pode ser associado à pandemia do Sars-CoV-2, que impôs requisitos operacionais mais rigorosos em todo o mundo e, por um período considerável, restringiu o comércio internacional. Os armadores de menor porte, que não possuíam uma reserva de caixa substancial, diferentemente das sete maiores empresas mencionadas no capítulo anterior, enfrentaram dificuldades devido às mudanças repentinas nas regras operacionais decorrentes da pandemia e a redução abrupta da demanda de fretes.

É importante notar que o aumento no abandono de navios, como ilustrado no gráfico acima, está fortemente relacionado a alterações no comércio internacional e a crises financeiras. Isso é evidenciado pelo aumento no número de abandonos em 2.009, o que foi um efeito da crise financeira americana que teve início em 2.007.

No Rio de Janeiro, Brasil, ao longo da Baía de Guanabara, um dos principais pontos de entrada de navios desde o descobrimento do Novo Mundo, a área se transformou em um cemitério de embarcações.

No ano de 2.022, o navio graneleiro São Luiz, abandonado em razão de uma ação judicial, bateu na ponte Rio-Niterói, após navegar à deriva. Neste caso, o

graneleiro estava desde 2.016 aguardando uma destinação, sem receber qualquer manutenção, o que aumentou exponencialmente os riscos de um acidente.

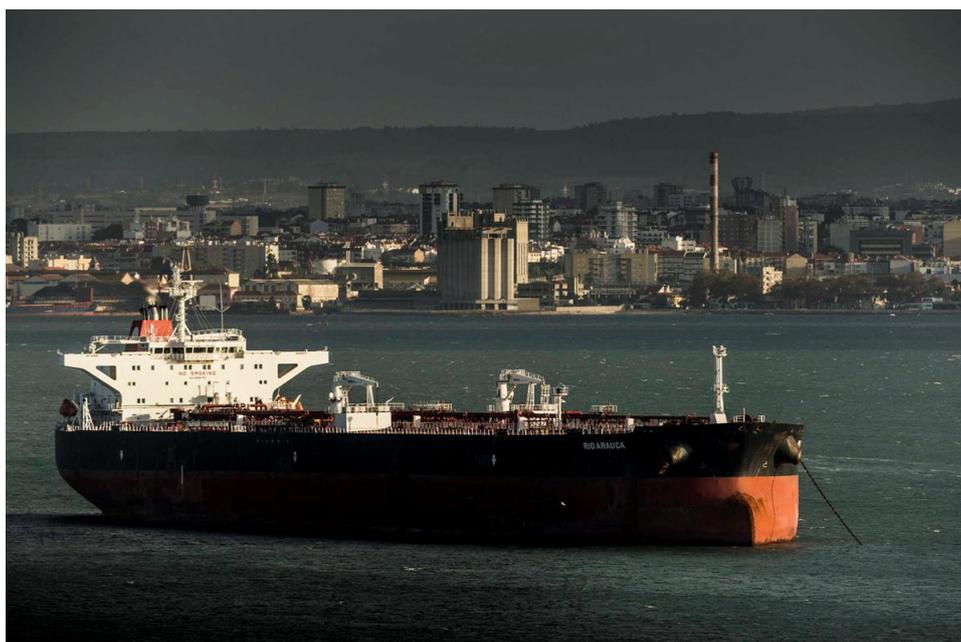
Na mesma situação do graneleiro São Luiz, se estima que existam mais 200 navios abandonados apenas na Baía de Guanabara.

A Baía de Guanabara virou um cemitério de embarcações” a afirmação é do ecologista Sérgio Ricardo Portiguara, um dos fundadores da ONG Baía Viva, criada na década de 1980 no Rio de Janeiro. Segundo ele, o último levantamento oficial, feito em 2002 pela Secretaria de Estado do Ambiente, apontou cerca de 200 embarcações (ou seus restos náuticos) na região, mas falta de um inventário dificulta a contagem atual (Fantti, 2022).

Em Lisboa, Portugal, a quantidade de navios abandonados é menor em razão da legislação ser mais eficiente, entretanto, ainda ocorrem casos de abandono. O petroleiro Rio Arauca, navio venezuelano com bandeira das Ilhas Marshall e armador Alemão, foi retido em razão de um arresto em 2.017, em razão ordem do Tribunal Marítimo de Lisboa, por dívidas.

As dívidas foram pagas pelo armador Alemão, principalmente em razão da efetividade das decisões judiciais dentro da União Europeia, contudo, o navio permaneceu fundeado de 2.017 até 2.019, no Rio Tejo, até ser removido para o Porto de Setúbal, por falta de verba para colocar o navio em marcha (Rodrigues, 2018).

Fotografia 1 - Navio Rio Arauca, fundeado no Rio Tejo



Neste caso, o petroleiro chamou a atenção da sociedade portuguesa, em razão de a tripulação permanecer embarcada, sem descer em terra firme por meses, conforme foi amplamente noticiado pela imprensa local.

[...] Quando chegou a Lisboa, há um ano e quatro meses, o *Rio Arauca* trazia 26 homens a bordo. Si era um deles, atravessara todo o Atlântico desde a Venezuela até Setúbal, e daí até à capital portuguesa, onde o petroleiro foi arrestado. "Sou marinheiro de convés há quatro anos, estou habituado a fazer comissões de nove meses no mar e três em terra. Foi a vida que escolhi e não me queixo." O que lamenta, na verdade, foi o que lhe aconteceu depois da chegada a Lisboa. O navio sofreu em julho o primeiro arresto por dívidas a países do Médio Oriente, a quem Caracas tinha assinado contrato de fornecimento de crude (Rodrigues, 2018).

A tripulação está acostumada com contratos de longa duração, permanecendo cerca de três quartos do ano embarcados e viajando ao redor do mundo, contudo, a situação de arresto foi surpreendente para até mesmo uma tripulação experiente.

[...] "Fizeram-me um contrato de nove meses" - coisa que só acontece porque o petroleiro tem pavilhão nas ilhas Marshall, um dos países que garante menos direitos aos trabalhadores marítimos - "e, como já não havia arrasto, pensei que os ia passar no mar, como de costume". Está habituado à ondulação, aos dias em que o horizonte é da cor do céu. Insuportável não é passar muito tempo dentro de um navio, antes de um navio que não pode ir a lado nenhum. Na véspera de ano novo os homens foram avisados de que o Tribunal Marítimo de Lisboa tinha dado uma segunda ordem de penhora ao *Rio Arauca*, desta vez por dívidas ao porto da capital portuguesa (Rodrigues, 2018).

O navio *Rio Arauca* opera sob a bandeira de conveniência das Ilhas Marshall, e de acordo com o princípio da soberania da bandeira, permite a celebração de contratos de trabalho de até nove meses, devido à existência ínfima de regulamentações trabalhistas para tripulantes de navios registrados nas Ilhas Marshall.

Contudo, o que se extrai da manifestação do tripulante à reportagem acima citada, não é uma insatisfação pela jornada exaustiva de trabalho ou mesmo pelo longo contrato assinado, mas sim pela inércia do navio.

[...] E foi nessa altura que perceberam que estavam ali presos. "Acabei por ficar onze meses e dez dias e já não aguentava mais", disse ao DN na noite de sexta-feira, quando finalmente desembarcou. "Já ninguém aguenta mais. Há homens que estão lá dentro há um ano, sem nada para fazer." À espera de coisa nenhuma. É esse o seu desespero (Rodrigues, 2018).

Ainda, a tripulação do Rio Arauca não foi afetada pela falta de pagamento de seus salários ou pelo corte no fornecimento de insumos, o que contribuiu para reduzir o período de retenção do navio.

A prorrogação do período de permanência da tripulação, que ultrapassou o prazo do contrato com o armador, aconteceu devido ao fato de que tanto o armador quanto a bandeira do navio eram de países estrangeiros. Isso resultou na não aplicação da legislação portuguesa em relação ao tratamento da tripulação, a qual inclui mecanismos para atenuar os impactos decorrentes do abandono do navio.

#### **4.4. Clubes de Proteção e Indenização e sua atuação na resolução de situações de retenção de navios**

Os clubes de Proteção e Indenização, que em língua inglesa são chamados de *Protection & Indemnity Club's* (P&I) são associações de seguro mútuo, entidades sem fins lucrativos mantidas através das contribuições das empresas (armadores) membro.

O jurista Steven J. Hazelwood realizou a definição doutrinária dos clubes de P&I, que é amplamente aceita e utilizada internacionalmente:

Um P&I Club é uma associação de armadores comerciais e afretadores e outras partes associadas, que oferece proteção contra vários riscos inerentes à operação de navios industriais. A essência dos P&I Clubs é que eles são principalmente associações mútuas, onde os membros são segurados e seguradoras, contribuindo para sinistros por meio dos chamados "calls". Considerando que o seguro de casco e maquinário de um armador é projetado principalmente para proteger o segurado contra perdas em sua embarcação, o seguro de proteção e indenização oferecido pelos P&I Clubs indeniza um proprietário em relação ao cumprimento de responsabilidades legais em que incorreu na operação de sua embarcação (P&I Clubs Law and Practice, p. 328, tradução nossa).<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> "A P&I Club is an association of commercial shipowners and charterers and other associated parties, which provides protection against a number of risks inherent in industrial ship operation. The essence of P&I Clubs is that they are mostly mutual associations, where the members are both insured and insurers, contributing to claims via so-called "calls". Whereas a shipowner's hull and machinery insurance is designed primarily to protect the assured against losses to his vessel, the protection and indemnity insurance offered by P&I Clubs indemnifies an owner in respect of the discharge of legal liabilities he has incurred in operating his vessel" (P&I Clubs Law and Practice, p. 328).

Observa-se que os clubes de proteção e indenização são, em essência, organizações de seguro sem fins lucrativos, financiadas pelos próprios segurados. Os armadores, conscientes dos desafios associados à operação comercial das embarcações, unem-se para prevenir os prejuízos que, se suportados individualmente, poderiam resultar em sua insolvência.

As atividades e funções dos clubes de Proteção e Indenização (P&I) abrangem uma ampla gama de áreas relacionadas às operações dos armadores. Seu principal propósito é salvaguardar todos os aspectos dos negócios dessas empresas, uma vez que os clubes são entidades customizadas especificamente para atender às necessidades desse setor empresarial.

Deste modo, os clubes oferecem uma cobertura de indenização pelos riscos mais variados, como por exemplo: avarias, colisões, perdas etc. Além disso, os clubes promovem vistorias para garantia da cobertura, ou seja, para que o armador esteja habilitado para participar do clube, é necessário que ele preencha requisitos e cumpra normas operacionais que mitiguem os riscos de sinistro.

Podemos fazer uma analogia entre as vistorias conduzidas pelos clubes de P&I e a função de uma seguradora de automóveis, onde o objetivo é verificar se o proprietário está devidamente habilitado, se os documentos e licenças estão em conformidade, e se os equipamentos de segurança do veículo estão em perfeitas condições de funcionamento.

Além disso, os clubes de P&I se disponibilizam para prestar fiança no caso de retenção dos navios em razão de arrestos, além de oferecer proteção e orientação jurídica para os seus associados em qualquer porto do mundo em que estejam operando ou transitando.

Em síntese, o clube de P&I garante a operação do armador através de uma extensa rede de apoio, prevenindo os associados dos riscos inerentes à atividade comercial e industrial realizada.

Segundo Martins (p. 30), a adesão dos armadores aos clubes de P&I é tão expressiva que nove entre dez navios da frota mercante mundial está assegurada.

Os dez principais clubes de proteção e indenização são os seguintes:

Tabela 2 - Lista dos 10 principais clubes de Proteção e Indenização

Rank	Clube de Proteção e Indenização	Capital excedente (Milhões de USD)
1º	Gard P&I (Bermuda)	1,262,920
2º	North of England Protecting & Indem Assn	450,273
3º	Assuranceforeningen SKULD	385,367
4º	UK Mutual Steam Ship Assur Assn	507,398
5º	The Standard Club	360,3
6º	Steamship Mutual Group	511,064
7º	West of England Ship Owners Mut Ins Assn	291,134
8º	Shipowners Mutual P&I Assn LU	379,065
9º	Britannia Steam Ship Ins Asc Hldgs	449,055
10º	Japan Ship Owners Mut P&I Assn	243,666

Fonte: Best's Financial Suite – Global, AM Best data and research, 2023.

A tabela organizada pela *Best's Financial Suite* no ano de 2023, organiza os 10 maiores clubes de proteção e indenização com base no seu capital excedente. Devido ao maior caso de bloqueio do Canal de Suez da história, causado pelo encalhe do navio *Ever Given* e protegido pelo *UK P&I Club*, houve uma notável alteração em seu capital, haja vista que o governo egípcio exigia uma indenização de cerca de 916 milhões de dólares americanos.

Deste modo, os clubes P&I acima listados na Tabela 2, se reúnem em torno do *International Group*, um clube mais amplo e que funciona como um ressegurador dos demais. Assim, expandindo o capital dos clubes e interconectando todos os maiores armadores.

As coberturas oferecidas por cada clube variam, assim como as coberturas de seguro variam de seguradora para seguradora, entretanto, as principais coberturas relacionadas a responsabilidade dos armadores são as seguintes:

Quadro 1 - Resumo das coberturas oferecidas pelos Clubes de P&amp;I

COBERTURAS
Participação em avaria grossa.
Risco de colisão, em relação à carga e às avarias causadas à propriedade de terceira parte, a objetos fixos e flutuantes.
Avarias a navios, carga e outros objetos que não decorram de abalroamento ou colisão.
Perda ou falta de carga ou outra propriedade.
Custas e despesas com remoção de navio ou restos de navio naufragado.
Cobertura de danos pessoais.
Responsabilidades impostas aos armadores por novas leis.
Multas por infrações à legislação.
Despesas com salvamento e contratos de reboque.
Responsabilidades relativas a contratos de aluguel de aparelhamentos de carga ou descarga.
Despesas de quarentena.
Despesas de greve.
Cobertura de prejuízos e penalidades em casos de poluição marinha.
Assistência a tripulantes e terceiros, que estejam visitando ou trabalhando na embarcação, em casos de doenças, acidentes pessoais, providencias relativas a documentação de viagem de retorno a seus países de origem, repatriação, substituição de tripulantes.
Perda de pertences da tripulação.
Cobertura de despesas de arribada.
Pagamento de indenizações a vítima ou seus familiares em casos de acidentes de trabalho.

Fonte: Adaptação Martins (2008, p. 490).

As coberturas disponibilizadas pelos clubes de proteção e indenização, conforme mencionado acima, tendem a resguardar todos os âmbitos da atividade empresarial explorada pelos armadores, por se tratar de coberturas projetadas pelos próprios armadores.

A vivência prática e a imprevisibilidade dos fatos da navegação levaram os armadores a se reunirem e financiarem uns aos outros em situações de risco. É importante ressaltar que esses clubes desempenham um papel fundamental na mitigação de riscos e na proteção dos interesses dos armadores e afretadores em um setor tão complexo e imprevisível como o marítimo.

Em particular, a atuação dos clubes de P&I em casos de retenção de navios é de extrema importância, pois, a retenção de navios; como já foi amplamente exposto, pode ocorrer por uma variedade de motivos, incluindo disputas contratuais, problemas

de pagamento, disputas trabalhistas, questões de segurança, regulamentações ambientais e muitos outros fatores.

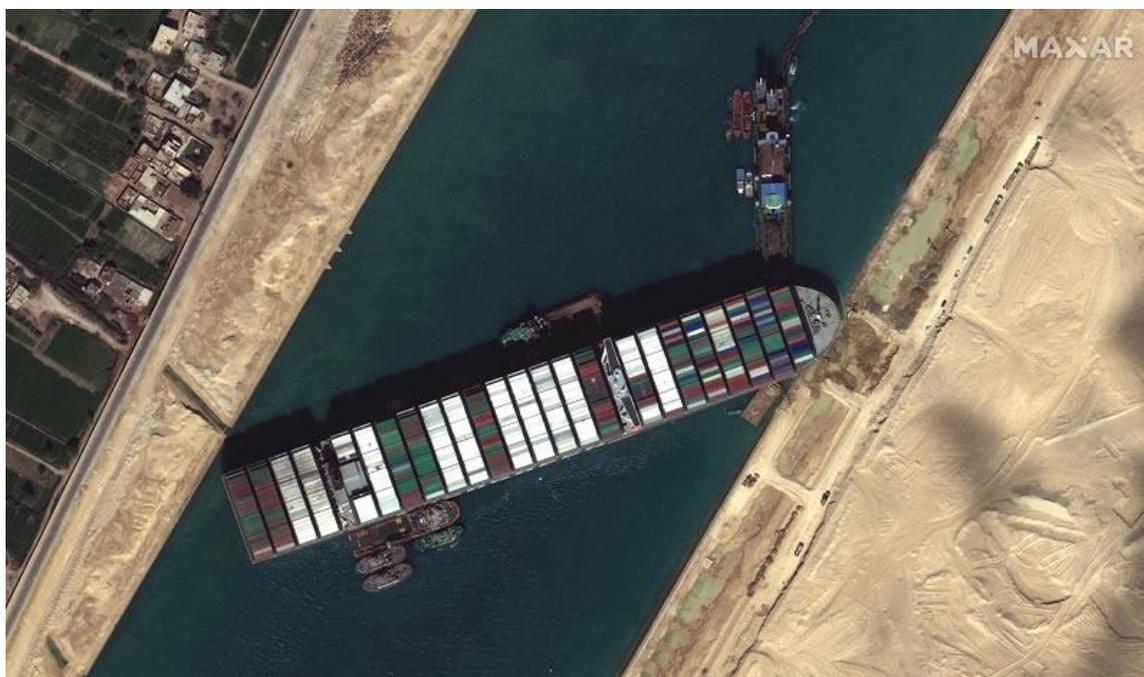
Um dos principais papéis desempenhados pelos clubes de P&I em casos de retenção de navios é fornecer ao armador a assistência jurídica necessária, e auxiliar na resolução de disputas contratuais que podem levar àquela retenção do navio.

É importante destacar que a cobertura e a assistência oferecidas pelo clube de proteção e indenização se aplicam exclusivamente ao armador, sem abranger ou se estender, a princípio, à tripulação.

O caso mais recente e amplamente disseminado de uma intervenção bem-sucedida de um Clube de P&I, foi o do navio *Ever Given*, que encalhou no Canal de Suez, em março de 2021.

O navio é um dos maiores navios em circulação e sofreu um encalhe ao navegar pelo Canal de Suez, bloqueando a passagem de outros navios pelo canal, em razão do seu comprimento, conforme é possível observar pelas imagens registradas:

Fotografia 2 - Navio *Ever Given* encalhado no Canal de Suez, Egito.



Fonte: Maxar Technologies / EPA, 2021.

A imagem registrada por satélite é impressionante, pois apresenta o navio *Ever Given* encalhado em um ângulo de 30 graus à direita, no canal de Suez, Egito. Devido

ao cumprimento extraordinário do navio, o canal ficou completamente bloqueado (BBC News, 2021).

Neste mesmo contexto, Meirinho (2021) faz menção aos números excepcionais do navio *Ever Given*:

O acidente com o navio *Ever Given* é emblemático pois se trata de um navio novo, moderno e de grande capacidade de transporte de contêineres. A sua capacidade de carga é de 20.000 TEU, comprimento total (LOA) de 399,94 metros e largura é 59 metros (Meirinho, 2021, p. 34).

O navio e a sua tripulação permaneceram “presos” em águas egípcias por um período de quase 3 meses, uma vez que o governo egípcio reclamava por uma indenização de 916 milhões de dólares americanos, conforme veiculado pela imprensa.

Diante da gravidade do encalhe e dos seus efeitos, cito os mais de 369 navios presos no congestionamento causado pelo bloqueio do canal de Suez (BBC News, 2021), é possível que a tripulação do navio *Ever Given* seja responsabilizada pelo encalhe e seus desdobramentos, considerando que o navio foi construído em 2.018 e possui os sistemas mais avançados de navegação.

A questão da responsabilidade da tripulação e a possibilidade de seu abandono também foram ponderadas pelos juristas da época. Isso ocorreu devido à circunstância de a empresa detentora do navio ser japonesa e o registro do navio ser no Panamá, o que tornava pouco provável que se dedicassem a proteger os interesses da tripulação, que era composta por indianos.

A empresa alemã Bernhard Schulte Shipmanagement encarregada do gerenciamento técnico da embarcação, por estar envolvida na gestão da mão de obra marítima, deverá dar suporte aos marítimos, embora o faça por questões de credibilidade de suas atividades. Desta forma, embora não se espere que venha a ser responsabilizada diretamente pelo acidente, a Bernhard Schulte Shipmanagement pode ter a sua reputação em risco na eventualidade de ser apontada alguma falha na gestão da embarcação. Ainda resta a possibilidade de o Estado Indiano conceder alguma forma de suporte aos seus nacionais, em função de a tripulação ser integralmente indiana. Contudo, por ser essa a única conexão com a Índia, no caso do navio *Ever Given*, o empenho do Governo indiano pode se limitar a emissão de notas diplomáticas (Meirinho, 2021, p. 47).

A intervenção das empresas e dos estados envolvidos, cito Alemanha, Índia e Panamá não foi necessária, pois o impasse foi solucionado de forma consensual, através de negociações promovidas pelo clube de proteção e indenização do armador.

Explica-se, o *UK P&I Club*, segurador do armador *Evergreen* e a Autoridade do Canal de Suez (ACS), conjuntamente com o armador do navio, chegaram a um acordo em julho de 2021, contudo, os detalhes do acordo de indenização não foram revelados por nenhuma das partes envolvidas, conforme a nota pública disponibilizada pelas partes:

[...] Após a conclusão de um acordo formal entre os proprietários do EVER GIVEN e a Autoridade do Canal de Suez (SCA), o navio e sua tripulação partiram do Grande Lago Amargo, no Canal de Suez. O EVER GIVEN seguirá agora para Port Said, no Egito, onde uma pesquisa de mergulho do navio será concluída. [...] Após mais de três meses de negociações, estamos satisfeitos por ter sido alcançado um acordo que permitiu ao navio sair do Canal de Suez. [...] Gostaríamos também de agradecer à rede de advogados e consultores que trabalharam incansavelmente na defesa dos interesses dos armadores, bem como à Câmara Internacional de Navegação que desde cedo se interessou pelo assunto e cuja rede de ligações internacionais proporcionou um apoio inestimável na negociação processo. [...] Por último e mais importante, gostaríamos de reconhecer a posição da tripulação do navio e das suas famílias que vivem num estado de incerteza desde que o navio encalhou em Março. Além de suas tarefas rotineiras a bordo, a tripulação trabalhou em estreita colaboração com o SCA, salvadores, investigadores, advogados e inúmeros outros, e ao longo de tudo isso demonstrou consistentemente um profissionalismo paciente que é verdadeiramente admirável (UK P&I Club, 2021, p. tradução própria).<sup>22</sup>

No caso específico do navio *Ever Given*, notamos que as partes envolvidas possuíam um grande lastro financeiro, o que viabilizou a realização das negociações,

---

<sup>22</sup> “[...] Following the conclusion of a formal agreement between the EVER GIVEN's owners and the Suez Canal Authority (SCA), the ship and her crew have departed The Great Bitter Lake in the Suez Canal. The EVER GIVEN will now proceed to Port Said, Egypt where a dive survey of the ship will be completed. [...] After more than three months of negotiations we are pleased that an agreement was reached which has allowed the ship to leave the Suez Canal. [...] We would also like to thank the network of lawyers and advisers who worked tirelessly to defend the owners' interests, as well as the International Chamber of Shipping who took an early interest in the matter and whose network of international connections provided invaluable support in the negotiation process. [...] Lastly and most importantly, we would like to acknowledge the position of the ship's crew and their families who have been living in a state of uncertainty since the ship grounded in March. In addition to their routine duties onboard, the crew have worked closely with the SCA, salvors, investigators, lawyers and countless others, and throughout it all have consistently displayed a patient professionalism that is truly admirable “ (UK P&I Club, 2021).

haja vista a envergadura da indenização pleiteada pela Autoridade do Canal de Suez (ACS) e pelo governo egípcio. Todavia, a responsabilização direta da tripulação, o abandono do navio e da sua tripulação era uma preocupação premente dos juristas que se debruçavam sobre o caso, conforme transcrito a seguir:

Não podem restar dúvidas de que, em todo esse cenário, sobretudo diante dos interesses que gravitam em torno do acidente, a parte mais vulnerável é, de fato, a tripulação do navio. Infelizmente, ainda se corre o risco de se criminalizar os marítimos que tripulavam o navio quando do acidente que bloqueou o Canal de Suez. **Contudo, uma realidade ainda mais preocupante precisa ser considerada, embora seja remota no caso do navio Ever Given, que é o abandono do navio pelo seu proprietário. No caso específico do navio Ever Given, levando-se em consideração as partes envolvidas na operação do navio, sobretudo da empresa Evergreen Marine, não se cogita que a embarcação possa ser abandonada.** O abandono de navios e, por via de consequência, de suas tripulações tem se revelado como uma das maiores violações de direitos humanos na indústria do shipping (Meirinho, 2021, p. 47 – grifos próprios).

Nesse sentido e agora gozando da vantagem do decurso do tempo e em face ao texto acima citado, concluímos que a *Evergreen* e sua seguradora tinham um forte interesse em resolver a situação de retenção do navio *Ever Given* por vários motivos, sendo eles: em primeiro lugar em razão do tempo de operação e o custo de construção do navio<sup>23</sup>, fator relevante para tomada de decisões para mitigação de prejuízos; em segundo ao risco de banimento do armador da rota pela ACS, caso ele não arcasse com os prejuízos causados; em terceiro, que deriva do segundo, seria o prejuízo significativo nas operações da *Evergreen*, caso fosse banida da rota a passagem pelo Canal de Suez, que atualmente<sup>24</sup> encurta a rota de navegação entre o Oriente e o Ocidente, evitando a necessidade de contornar todo o continente africano, mitigando os seus custos e riscos (pirataria).

---

<sup>23</sup> “O Ever Given é um dos maiores navios porta-contêineres do mundo. Tem 400 metros de comprimento e pesa 219 mil toneladas. O navio pode transportar até 20 mil contêineres. No momento do acidente, levava pouco mais de 18 mil. O cargueiro foi construído em 2018 e é operado pela empresa de transporte taiwanesa Evergreen Marine” (BBC News, 2021).

<sup>24</sup> “Quando um navio cargueiro sai da China em direção à Europa, normalmente, ele segue pelo Oceano Índico e atravessa o Canal de Suez. Há mais de 150 anos, essa foi a via marítima mais curta para essa viagem. Navios modernos percorrem esse trecho em seis ou sete semanas. Com as mudanças climáticas, a rota tradicional ganhou uma concorrente: pela primeira vez, um navio chinês usou a rota marítima do Norte, que passa pelo Polo Norte. A rota pelo oceano Ártico levou cerca de 12 dias a menos que o caminho tradicional pelo Canal de Suez.” (Cui, 2013).

Figura 4 Mapa das rotas marítimas da China à Europa



Fonte: COSCO, 2013.

A Rota marítima do Norte é uma nova opção para navegação e ligação entre a Ásia e a Europa, considerando que ela é mais curta que a Rota do Canal Suez e, portanto, oferece, pelo menos em teoria, uma alternativa muito tentadora às linhas de navegação que atualmente dominam o comércio global (Lewis, 2023). Todavia, ao nosso sentir, a utilização da nova rota pelo norte do planeta retrata na prática, os reflexos das mudanças climáticas dos últimos séculos<sup>25</sup>.

O aquecimento global é amplamente reconhecido como a maior ameaça existencial para grande parte do mundo, em razão da elevação do nível da água. No entanto, na região Ártica, há um debate em curso sobre como transformar as águas geladas em uma nova e potencialmente lucrativa rota entre a Europa e a Ásia, evitando os custos de passagem pelo Canal de Suez e economizando o tempo de navegação, conforme demonstrando pela figura 5.

Assim, a utilização da Rota marítima do Norte não se tornaria uma opção viável para o armador *Evergreen* substituir a transposição do Canal de Suez em caso de eventual de estreitamento das relações com a ACS, devido a impossibilidade de navegação por essa rota em todos os meses do ano<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> A viabilidade da Rota marítima do Norte está ligada a mudança climática do planeta, pois somente através do derretimento das calotas polares é possível trafegar pelo Ártico.

<sup>26</sup> “[...] Com as mudanças climáticas e o derretimento das calotas polares, essa passagem se tornou navegável durante quatro meses no verão” (Cui, 2013).

Desta maneira, o armador e o seu clube de proteção e indenização preferiram arcar com os custos reclamados pela ACS e o governo local, dado que nenhuma das partes envolvidas, no caso de inadimplemento da reparação, sairia vitoriosa.

Ao analisarmos o fluxo de cargas pelas rotas marítimas atualmente disponíveis, concluímos que tanto a transposição do Canal de Suez e a do Canal do Panamá são vitais para a viabilização do transporte de cargas e cumprimento dos prazos fixados na contratação dos fretes, logo, um banimento do armador resultaria em sua inoperância e conseqüente falência.

Neste compasso, os Clubes de P&I possuem equipes jurídicas experientes e globalizadas, que auxiliam na mediação e na busca de soluções que permitam a liberação do navio nos portos em que os navios se encontram atracados. Portanto, os clubes garantem uma representação jurídica ao seu sócio; como no caso do *Ever Given*, a representação e atuação do clube junto às autoridades locais surtiu o efeito desejado, atingindo a finalidade almejada pelo armador ao se associar.

A sua atuação capilarizada é realizada através de uma estreita colaboração com os armadores e afretadores para entender as complexidades legais envolvidas em cada um dos portos e orientá-los nas melhores estratégias de resolução, conforme a variação da legislação aplicada ao caso concreto.

A retenção de navios está frequentemente associada a questões financeiras, como dívidas pendentes, pagamentos atrasados de salários da tripulação ou custos portuários não pagos. À vista disso, os clubes de P&I oferecem assistência financeira para os armadores a cumprirem essas obrigações e, assim, obterem a liberação do navio, evitando o perecimento da carga e os demais efeitos relacionadas ou desencadeadas pelo atraso na viagem.

A assistência prestada pelos clubes pode assumir várias formas, desde empréstimos e prestação de caução, até o pagamento direto de dívidas, desempenhando um papel crucial em aliviar os ônus financeiros sobre os armadores, em situações inesperadas.

Em casos de retenção de navios relacionado a disputas trabalhistas, os clubes de P&I desempenham um papel vital, pois, auxiliam na resolução de problemas com a tripulação enviando representantes, e garantindo que os contratos de trabalho sejam cumpridos. Além disso, os clubes oferecem apoio financeiro para despesas com salários atrasados e repatriação de tripulantes, assim, tornando a assistência

fundamental para manutenção das relações trabalhistas saudáveis e garantindo que os navios possam voltar a operar sem problemas.

Por outro lado, quando a retenção ocorre devido a preocupações ambientais, como questões de poluição por vazamento de produtos químicos e combustíveis, os clubes trabalham na mitigação de danos, na gestão de problemas de poluição e no apoio à conformidade com regulamentações ambientais vigentes.

Os clubes oferecem assistência operacional no local do sinistro, além de uma assistência financeira para lidar com a complexidade do sinistro e garantir que os armadores prontamente atendam às exigências ambientais internacionais, permitindo assim a liberação dos navios, o quanto antes.

Dessa maneira, concluímos que os clubes de P&I são elementos-chave na resolução de casos de retenção de navios, pois, a sua atuação global e capilarizada abrange uma ampla gama de áreas, desde assistência jurídica, auxílio financeiro emergencial, resolução de disputas, gestão de questões trabalhistas, apoio logístico e apoio ambiental. A experiência acumulada e os recursos dos clubes são inestimáveis para garantir a viabilidade do comércio internacional, pois prestam suporte aos entes privados e públicos internacionais e realizam a mediação dos interesses comuns, como o do caso do navio *Ever Given*.

#### **4.5. Responsabilidade pelos efeitos da retenção**

A relação de trabalho entre os tripulantes e os armadores de embarcações é singular e altamente especializada, dadas as circunstâncias excepcionais inerentes à operação dos navios. É importante notar que uma grande parte do contrato de trabalho dos tripulantes é desempenhada em alto mar, frequentemente em portos distantes de suas residências e, por vezes, em países estrangeiros.

Nesse contexto, durante o contrato de trabalho a tripulação depende integralmente dos armadores, que atuam como seus empregadores, para garantir todas as condições essenciais para sua subsistência. Isso inclui o fornecimento de combustível, água, alimentos, manutenção do sistema de esgoto, reparos eventuais e, é claro, o pagamento de seus salários.

Todavia, quando uma embarcação marítima é retida, seja por ordem judicial ou administrativa, surge uma questão crucial relacionada à manutenção dos

trabalhadores embarcados, que normalmente é ofuscada pelo assunto principal, a retenção.

A falta na provisão dessas condições e suprimentos essenciais torna-se um verdadeiro pesadelo para os tripulantes, uma vez que, devido à distância da costa e as potenciais dificuldades de atracação, a situação a bordo pode deteriorar-se rapidamente, tornando-se insustentável e prejudicial à saúde.

Independentemente da causa, os tripulantes ficam à mercê da capacidade e vontade dos armadores de cumprir com suas obrigações, conforme é exposto por Meirinho, transcreve-se:

Com o abandono do navio pelo armador, a vulnerabilidade da tripulação é potencialidade, com a degradação da própria condição de ser humano do marítimo. O abandono é acompanhado da cessação do pagamento da tripulação, se a inadimplência remuneratória já não viesse ocorrendo, de interrupção do abastecimento de víveres e combustível, além de outros fornecedores, bem como da desassistência médica e odontológica (Meirinho, 2021, p. 48).

Em situações de abandono, quando o navio está atracado, há ocasiões em que ele fica desassistido pelo armador durante vários meses. Com o decorrer do tempo, os recursos se esgotam, incluindo o combustível usado para gerar energia elétrica a bordo, ameaçando as condições dignas de vida a bordo. Deste quadro fático, é imperativo destacar que a escassez de recursos e combustíveis resultará no desligamento dos sistemas de aquecimento ou refrigeração, afetando o conforto mínimo da tripulação.

Na mesma esteira, os alimentos perecíveis e aqueles que necessitam de conservação refrigerada, também serão afetados, levando os tripulantes a consumirem apenas produtos não perecíveis.

Por outro lado, a ausência de combustível pode deixar a embarcação à deriva e mal sinalizada, considerando que não existirá fonte de alimentação para as luzes de posição do navio.

Portanto, é inegável a dependência absoluta dos tripulantes em relação aos armadores para prover as condições mínimas de subsistência durante o contrato de trabalho.

A falta de ação por parte dos empregadores pode ter impactos significativos na saúde, segurança e bem-estar dos tripulantes, destacando-se, portanto, a importância

de regulamentações rigorosas e acordos contratuais claros para garantir a proteção dos direitos dos trabalhadores marítimos em todas as circunstâncias.

O caso do navio MV Aman, anteriormente relatado, não é um caso isolado.

A IMO tem cada vez mais se preocupado com a situação experimentada pelos marítimos, conforme a nota publicada em 2.021, vejamos:

**O abandono afeta pessoas reais**, muitas vezes deixando-as numa situação desesperadora. A perda de salários afeta o marítimo e sua família. A saúde pode ser prejudicada e pode não haver ajuda médica. Os suprimentos de alimentos podem acabar. A incerteza sobre como e quando o marítimo ou marítimos podem voltar para casa pode causar um enorme prejuízo. [...] A questão do abandono dos marítimos foi reconhecida como um problema sério pelo Secretário-Geral Kitack Lim. [...] Por outro lado, existe uma preocupação relacionada com o seu bem-estar, tanto como emprego como indivíduos, é evidente no trabalho contínuo da IMO em questões como fadiga, tratamento justo e responsabilidade e compensação para os marítimos. [...] **O abandono dos marítimos é um problema grave que pode prejudicar a vida das pessoas que nele se encontram.** Deve ser abordado e necessita de cooperação contínua, não apenas entre a OMI e a OIT e as organizações não governamentais dedicadas ao bem-estar dos marinheiros, mas também com os Estados de bandeira, os Estados dos portos e outros grupos industriais. **Todos nós temos o dever humano de proteger os marítimos** (International Maritime Organization, 2021, p. tradução e grifos próprios).<sup>27</sup>

A nota pública emitida pela OMI, acima transcrita, tem por finalidade trazer para uma discussão global a situação experimentada pelos trabalhadores marítimos que tripulam os navios. A humanização mencionada na nota da OMI joga luz sobre as dificuldades vivenciadas pelos tripulantes e suas famílias, que são invisibilizados pelas questões comerciais dos seus armadores.

---

<sup>27</sup> “Abandonment affects real people, often leaving them in a desperate situation. The loss of wages affects the seafarer and his family. Health may be impaired and there may be no medical help. Food supplies may run out. Uncertainty about how and when seafarers can return home can cause huge damage. [...] The issue of the abandonment of seafarers has been recognised as a serious problem by Secretary-General Kitack Lim. [...] On the other hand, there is a concern related to their well-being, both as employment and individuals, which is evident in the IMO’s ongoing work on issues such as fatigue, fair treatment and liability and compensation for seafarers. [...] The abandonment of seafarers is a serious problem that can harm the lives of those who find themselves there. It must be addressed and needs continued cooperation, not only between the IMO and ILO and non-governmental organisations dedicated to seafarers’ welfare, but also with flag states, port states and other industry groups. We all have a human duty to protect seafarers” (International Maritime Organization, 2021).

Em resumo, devido ao reduzido tamanho das tripulações, à limitada capacidade de comunicação e à pouca visibilidade que a mídia internacional concede aos casos de retenção de navios, tanto os marítimos quanto a retenção de suas embarcações permanecem praticamente invisíveis para o público em geral (Martin, 2021). Isso agrava a situação, uma vez que a falta de visibilidade contribui para o aumento dos casos de retenção e, por consequência, o abandono dos navios. É importante destacar que essa invisibilidade também resulta da negligência por parte dos legisladores, já que o mercado de trabalho para tripulantes é bastante restrito e carece de representação efetiva. Os interesses dos marítimos muitas vezes são subjugados pelo lobby dos proprietários de navios.

As estatísticas não param de aumentar, até o ano de 2.022 existiam 713 incidentes de abandono listados e relatados na base da IMO, desde a sua criação em 2.004, o que envolveu 9.971 marítimos. Destes dados, notamos que apenas 305 casos foram resolvidos, dos quais 151 foram contestados pelos armadores e 154 não foram sequer respondidos. Os outros 408 estão pendentes de resolução (International Maritime Organization, 2021).

No porto de Santos, no ano de 2.021, em plena pandemia do Sars-CoV-2, houve um incidente grave com o navio *Srakane* (IMO 8509703), de bandeira panamenha. O Ministério Público do Trabalho, do Brasil, recebeu uma denúncia de que os tripulantes do referido navio, que já se encontrava em águas territoriais brasileiras, estavam sem receber os seus salários, alimentos, água e combustível.

Assim, a Procuradoria do Trabalho ingressou com uma Ação Civil Pública (Processo n.º 1000490-61.2021.5.02.0301), junto à Justiça do Trabalho de Guarujá, Brasil, visando a proteção dos direitos dos tripulantes. O relato da Procuradoria, após subir a bordo do navio que se encontrava atracado no terminal da empresa Wilson Sons, foi o seguinte:

[...] a Wilson Sons que **informou que não poderiam entrar nenhum tipo de alimento, água ou mesmo Diesel pelo terminal, devido à uma dívida entre o armador do navio e a Wilson Sons. A Sra. Ana Paula disse estar ciente de que era entrega de alimentos, água e combustível e que mesmo assim, não iria permitir a entrada. No dia 26 de abril, o Capitão do navio, o Sr. Eduard Gogvadze, entrou em contato com esta missão diplomática, solicitando ajuda, pois a tripulação já estava sem água e sem comida.** [...] Durante a conversa com o GP Andrade, fomos informados que uma pequena quantidade de alimentos tinha sido entregue por mar, mas somente o

suficiente para aquele dia (1ª Vara do Trabalho de Guarujá, 2021 – grifos próprios).

A empresa *Wilson Sons Ltd.*, proprietária do terminal em que o navio *Srakane* estava atracado, proibiu o fornecimento de insumos básicos para a tripulação, sob o argumento de que o armador do navio possuía dívidas em aberto com o terminal. O procedimento adotado pela empresa proprietária do terminal, reflete o drama exprimido pela OMI em sua nota pública veiculada em 2.021, acima transcrita.

Em seguida, a Procuradoria continuou a narrar os fatos que se desdobraram:

[...] Entramos em contato com a **Capitania dos Portos** onde conversamos com o Tenente Genari, Oficial de Serviço, que **informou não ter poder legal para agir e nos orientou a ligar para a Autoridade Portuária**. Neste meio tempo, a empresa transportadora tentou, novamente, fazer a entrega dos suprimentos. Mais uma vez, entraram em contato com a chefia que não autorizou a entrada. **Os tripulantes** (identificados em documento anexo) inclusive **se prontificaram a percorrer os 200 metros entre o navio e a portaria e carregar os suprimentos nas mãos, mas não foram autorizados**. Entramos em contato com a **Autoridade Portuária**, conversando com o Sr. Jurandyr, que **contatou a ANTAQ e a Secretaria do Trabalho**. O Sr. Jurandyr **disse que não poderia intervir de outra forma pois o terminal não se encontra dentro do Porto de Santos** (1ª Vara do Trabalho de Guarujá, 2021 – grifos próprios).

As autoridades brasileiras, no caso a Marinha do Brasil, representada pela Capitania dos Portos, a Autoridade Portuária de Santos e a ANTAQ, não foram capazes, em primeiro momento, de promover uma assistência à tripulação, que já mencionava a ausência de produtos básicos, como água e alimentos.

O navio não estava em alto mar ou longe da costa, pelo contrário, estava atracado em um terminal localizado no começo do canal do estuário, contudo, fora dos limites jurisdicionais da Autoridade Portuária de Santos (APS), o que inviabilizou a sua intervenção, conforme consta das manifestações da APS dentro do processo.

A APS desempenha um papel importante na administração e operação do Porto de Santos, que é o maior porto da América Latina. Assim, dentro da sua jurisdição ela é responsável pela: gestão e administração das operações do Porto de Santos; regulação das atividades no porto; infraestrutura; segurança; meio ambiente; e, pelo planejamento estratégico (Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias, 2021).

Deste modo, observamos que tanto no caso do navio *Srakane*, quanto no caso do navio *Costa Fascinosa*, as autoridades brasileiras buscaram a sua intervenção, a fim de viabilizar o cumprimento da legislação em vigor.

Assim, a fim de viabilizar o cumprimento das ordens das autoridades brasileiras, sejam elas administrativas ou judiciais, a APS é designada como um agente executor e fiscalizador das referidas decisões, exercendo um papel imprescindível para a garantia de um funcionamento regrado das operações, conforme consta das suas atribuições:

[...] É também responsável pela gestão e fiscalização, em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e com o MPA, dos instrumentos celebrados para exploração das demais áreas que constituem o Porto Organizado, seja por meio de arrendamentos, servidões de passagens ou cessões de uso onerosas e não onerosas (Autoridade Portuária de Santos, 2023).

O armador do navio estava sem afretador, portanto, deixando o navio inoperante, em razão da ausência de fluxo de cargas e conseqüentemente diminuição do fluxo de caixa da empresa.

Neste contexto, a Procuradoria requereu à autoridade judiciária autorização para acessar e ingressar no navio, viabilizando a prestação de auxílio humanitário à tripulação, o pedido foi deferido pela autoridade judiciária brasileira.

A situação de penúria dos tripulantes, relatada pela Procuradoria, se deu em razão de uma dívida do seu armador *Oceans Wide Ltd.* com a empresa *Wilson Sons Ltd.*, dona do terminal.

Em que se pese a existência de uma dívida, sob a ótica do direito internacional, é injustificável a postura adotada pela empresa credora, já que obstruiu os esforços das autoridades para prestar assistência humanitária à tripulação.

Isto posto, após a autorização judicial para acesso ao navio, deferida pela 1ª Vara do Trabalho de Guarujá, Brasil, se iniciou uma segunda fase de discussões. Agora, era necessário estipular quem seriam os responsáveis por arcar com os custos de manutenção da tripulação e do navio no Porto de Santos, além do pagamento das verbas trabalhistas em atraso, conforme consta no relato da ITF:

A Autoridade Marítima comunicou ao Ministério Público do Trabalho a possibilidade de abandono da tripulação e, posteriormente, da embarcação. Também foi sugerido não evacuar e repatriar a tripulação, para não comprometer a segurança da navegação. **No**

**caso de designação de depositário de boa-fé da embarcação, este deverá ser o agente marítimo. [...] A embarcação foi apreendida pela Justiça e a próxima audiência está marcada para o início de setembro. [...] A tripulação foi repatriada de volta aos seus países de origem no início de agosto com despesas pagas pela P&I. O P&I também pagou 4 meses de salários devidos** (International Labour Organizaton, 2021, p. grifos e tradução próprios).<sup>28</sup>

O clube de P&I, assegurado do armador *Oceans Wide Ltd.*, realizou uma intervenção no caso que já havia sido judicializado, garantindo o pagamento dos salários da tripulação, a sua manutenção no Brasil e a sua repatriação. Já em relação as dívidas deixadas pelo armador, não houve a cobertura pelo clube, assim, o navio *Srakane*, permanece fundeado no terminal da empresa credora até os dias de hoje.

A Convenção n.º 166, da OIT, aprovada na 74ª reunião da Conferência Internacional do Trabalho (Genebra – 1987), discorria sobre a repatriação de trabalhadores marítimos. Em seu artigo 5º, regulamenta as disposições para a repatriação:

#### Artigo 5

Se um armador não tomar as providências necessárias para a repatriação de um marinheiro que a ela tiver direito ou não arcar com os custos da mesma:

- a) **a autoridade competente do Membro em cujo território o navio estiver registrado organizará a repatriação do marinheiro e assumirá o custo da mesma**; caso não o fizer, o Estado de cujo território o marinheiro tiver de ser repatriado ou o Estado do qual o marinheiro for nacional poderão organizar sua repatriação e **obter do Membro em cujo território o navio estiver registrado o ressarcimento do custo da mesma**;
- b) o Membro em cujo território o navio estiver registrado poderá obter do armador o ressarcimento dos gastos ocasionados pela repatriação do marinheiro;
- c) os gastos de repatriação não correrão em nenhum caso por conta do marinheiro, salvo nas condições estipuladas no parágrafo 3 do artigo 4 supra (OIT, 1987 – grifos próprios).

---

<sup>28</sup> “The Maritime Authority informed the Labor Prosecutor's Office of the possibility of abandonment of the crew and, subsequently, of the vessel. It was also suggested not to evacuate and repatriate the crew, so as not to jeopardize the safety of navigation. In the case of designation of a bona fide custodian of the vessel, this shall be the shipping agent. [...] The vessel was seized by the court and the next hearing is scheduled for early September. [...] The crew was repatriated back to their home countries in early August with expenses paid by P&I. P&I also paid 4 months' wages due” (International Labour Organizaton, 2021).

Destaca-se que houve uma baixa adesão à referida convenção, sendo ratificada por apenas 14 países (International Labour Organization, 1991), até a sua revogação pela Convenção sobre Trabalho Marítimo (CTM) de 2.006.

No ano de 2.006, foi elaborada a CTM, que em sua norma A2.5.1., tratou da repatriação dos trabalhadores marítimos, aperfeiçoando o texto da Convenção n.º 166, vejamos:

Norma A2.5.1 – Repatriação

[...]

**5. Se um armador deixar de tomar providências e não arcar com as despesas relativas a repatriação de gente do mar que tem direito de ser repatriada:**

**a) a autoridade competente do Membro cuja bandeira o navio arvora providenciará a repatriação da gente do mar interessada; caso não o faça, o Estado para o qual o marítimo deva ser repatriado ou o Estado do que é cidadão providenciará sua repatriação e será ressarcido pelo Estado cuja bandeira o navio arvora;**

[...] 6. Tendo em vista os instrumentos internacionais, inclusive a Convenção Internacional sobre Arresto de Navios, 1999, um Membro que tiver pagado o custo de repatriação em conformidade com este Código, poderá deter ou solicitar a detenção dos navios do armador envolvido até que seja feito o ressarcimento em conformidade com o parágrafo 5º desta Norma (CTM, 2006 – grifos próprios).

A CTM, diferentemente da Convenção n.º 166, da OIT, foi ratificada por 104 países (International Labour Organization, 2023), contribuindo para a segurança dos trabalhadores marítimos e garantindo a aplicação dos seus direitos nos portos mais importantes do mundo. A referida convenção (CTM) foi recepcionada no jurídico brasileiro através do Decreto nº 10.671/2021, *ipsis litteris*.

Com efeito, para conferir maior grau de segurança aos tripulantes abandonados em navios, como no caso dos marítimos do navio *Srakane*, Brasil manteve em vigor o texto da Convenção n.º 166, da OIT, com a redação instituída pelo Decreto nº 6.968/2009, que em seus artigos 3º, inciso III, e 5º assim preconiza:

**Art. 3º - Se o armador de embarcação brasileira no exterior não efetuar as providências necessárias para a repatriação, serão adotadas as seguintes medidas:**

I- as denúncias de membro da tripulação, de sindicato ou de qualquer pessoa ou organização interessada nas condições contratuais de trabalho dos marítimos **deverão ser encaminhadas ao Ministério do Trabalho e Emprego para que providencie imediata fiscalização trabalhista no armador, visando verificar a situação da empresa e do navio, instando à repatriação quando presentes as situações previstas no art. 1º;**

**II - caso a fiscalização do trabalho verifique ocorrência de quaisquer situações previstas no art. 1º e o armador continue a se recusar a providenciar a repatriação dos marítimos, relatório circunstanciado deverá ser encaminhado à Secretaria de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho e Emprego em quarenta e oito horas, para que, sem prejuízo das demais penalidades previstas em lei, esta o remeta aos órgãos competentes para serem tomadas medidas judiciais cabíveis visando a que o armador promova a repatriação; [...]** (Brasil, 2009 – grifos próprios).

Neste contexto legislativo, notamos que o artigo 3º, do Decreto n.º 6.968/209 é categórico quanto a responsabilização do armador pela repatriação dos tripulantes embarcados no navio que se encontra abandonado. O Decreto ainda prevê que as autoridades adotem, no prazo de 48 horas, as medidas necessárias para viabilizar a repatriação dos tripulantes.

Em relação ao inciso III, do referido artigo, a legislação é complementada com a hipótese de descumprimento pelo armador da determinação para repatriação da tripulação embarcada, conforme se observa:

**[...] III - se o armador não providenciar a repatriação decorridos quinze dias após a denúncia de ocorrência das situações elencadas nos incisos I a VI do art. 1º, ou não seja localizado, o Ministério do Trabalho e Emprego informará ao Ministério das Relações Exteriores, que deverá providenciar a repatriação dos marítimos, conforme previsto na Convenção no 166 sobre a Repatriação dos Trabalhadores Marítimos [...]**

**IV - ocorrendo a hipótese do inciso III, o armador deverá efetuar o ressarcimento ao Tesouro Nacional das despesas incorridas pela União com a repatriação dos marítimos, diretamente ou compelido em juízo** (Brasil, 2009 – grifos próprios).

Os custos relacionados à repatriação dos tripulantes de embarcações brasileiras, quando providenciada pelo Ministério das Relações Exteriores do Brasil, é patrocinado pelos cofres do Governo Federal.

A restituição do prejuízo causado pelo armador deve ser feita diretamente ao tesouro nacional, conforme estipulado pelo Decreto acima transcrito. No entanto, considera-se altamente improvável que o armador efetue um ressarcimento voluntário, uma vez que ele não providenciou a repatriação da sua tripulação e não liberou o seu navio, o que sugere uma situação financeira precária.

Desta maneira, em relação as embarcações que não ostentam bandeira brasileira, o artigo 5º, do referido diploma legal complementa:

**Art. 5º - Na hipótese de abandono de embarcação estrangeira em águas jurisdicionais brasileiras, será facilitada a repatriação desses marítimos pelo armador estrangeiro ou pelo agente de navegação representante.**

[...]

**III - se a repatriação não for providenciada em até quinze dias da denúncia de abandono da embarcação estrangeira e não havendo condições de segurança e saúde no ambiente de trabalho para permanência da tripulação a bordo, o armador ou seu representante deverá providenciar alojamento e alimentação em terra para os membros da tripulação, pelo tempo necessário à repatriação dos marítimos estrangeiros; (Brasil, 2009 – grifos próprios).**

O legislador brasileiro observa as condições mínimas de subsistência da tripulação a bordo do navio abandonado em suas águas jurisdicionais, garantindo que os tripulantes sejam assistidos em suas necessidades básicas.

Dessa mesma maneira, o legislador regulamenta em sede do artigo 5º, IV, V e VI, o prazo para adoção das medidas necessárias para garantir a repatriação:

[...] **IV- sem prejuízo do previsto no inciso III, se o armador da embarcação ou seu representante legal não providenciar a repatriação nos trinta dias seguintes à denúncia recebida, e caso as autoridades responsáveis do país da bandeira da embarcação também não tenham providenciado a repatriação do trabalhador marítimo, o Ministério das Relações Exteriores deverá providenciar a repatriação [...]**

V- ocorrendo a hipótese do inciso IV, e caso o armador estrangeiro seja empresa controlada, coligada ou pertencente ao mesmo grupo econômico de empresa brasileira, esta deverá efetuar o ressarcimento ao Tesouro Nacional das despesas incorridas pela União com a repatriação dos marítimos, diretamente ou compelida em juízo; e

**VI - caso não seja possível o ressarcimento ao Tesouro Nacional das despesas incorridas pela União com a repatriação dos marítimos nos termos do inciso V, o Ministério das Relações Exteriores e a Advocacia-Geral da União envidarão esforços para que o país da bandeira da embarcação efetue o ressarcimento dessas despesas (Brasil, 2009 – grifos próprios).**

À luz da legislação brasileira acima transcrita, constatamos métodos de mitigação dos efeitos do abandono da embarcação, independentemente do fato gerador do abandono. O legislador garante que o tripulante não será prejudicado, prevalecendo os seus direitos básicos sobre os interesses econômicos, inclusive, disponibilizando as verbas públicas para garantia do cumprimento da legislação.

Em Portugal por seu turno, houve a ratificação da CTM no ano de 2015, através Decreto do Presidente da República n.º 7/2015, passando a vigorar a Lei n.º 146 de 9 de setembro de 2015, regulando a atividade de marítimos a bordo de navios que

arvoram bandeira portuguesa, bem como as responsabilidades do Estado português enquanto Estado de bandeira ou do porto, tendo em vista o cumprimento de disposições obrigatórias da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006, da Organização Internacional do Trabalho.

A Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos de Portugal (DGRM), assim descreve a regulamentação:

De acordo com o artigo 20.º da Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro, **para garantir o pagamento relativo ao repatriamento de marítimo que preste serviço em navio de bandeira portuguesa ou de marítimo português, efetuado pelo Estado Português o armador deve constituir uma caução no valor correspondente a três meses da retribuição mínima mensal garantida por cada trabalhador a bordo**, que no total não pode ser inferior a 100 meses, mediante depósito, garantia bancária ou contrato de seguro a favor do serviço competente do ministério responsável pela área do mar (DGRM, 2023).

A legislação em questão, institui um mecanismo estatal que evita a utilização dos recursos públicos, conforme previsto pela CTM, para custear a repatriação de marítimos que prestem serviço em embarcações que ostentem a bandeira portuguesa ou mesmo de armadores portugueses.

Conforme se depreende do texto legislativo, é obrigação do armador prestar caução correspondente ao valor de 3 meses de soldo de cada trabalhador embarcado, diretamente ao ministério responsável pela administração da área do mar português. A medida legal adotada pelo estado português serve como um seguro aos tripulantes de navios portugueses e aos seus cofres públicos.

Por outro lado, tanto a legislação brasileira quanto a legislação portuguesa adotam o texto da CTM para estipular as situações que autorizam a repatriação dos tripulantes e conseqüentemente a utilização:

- [...] i - em caso de doença, lesão ou outra condição médica que exija a repatriação do marítimo, caso se verifique que ele está em condições médicas de viajar;
- ii - em caso de naufrágio;
- iii - caso o amador não seja capaz de continuar a cumprir com suas obrigações legais ou contratuais como empregador de gente do mar, devido à insolvência, venda do navio, mudança de matrícula do navio ou outro motivo semelhante;
- iv - no caso de o navio ter de se dirigir a uma zona de guerra, definida como tal na legislação nacionais ou em acordos de negociação coletiva, à qual a gente do mar não aceite ir; e

v - em caso de término ou interrupção do emprego em virtude de laudo arbitral ou de convenção coletiva, ou do término do emprego por qualquer outro motivo similar (CTM, 2006).

O texto adotado pela CTM é generalista, abordando todas as possíveis situações de vulnerabilidade para os trabalhadores marítimos no exercício de suas funções, assim, elencando as possibilidades de invocação do direito de repatriação.

Em uma complementação ao texto da CTM, a legislação portuguesa através da redação da Lei n.º 146 de 9 de setembro de 2015, prevê a possibilidade de crise empresarial do armador, o que autorizaria a repatriação dos tripulantes e a utilização da caução outrora depositada: “1 - O marítimo tem direito a repatriamento nas seguintes situações: [...] f) Suspensão do contrato de trabalho em situação de crise empresarial do armador;” (Portugal, 2015).

Em conclusão, notamos uma evolução da legislação internacional para uma responsabilização dos estados de bandeira de conveniência, em razão dos prejuízos causados pelos navios retidos que ostentam a sua bandeira. A escolha das bandeiras de conveniência, como abordado no segundo capítulo, é realizada pelos armadores em razão da ausência de regulamentação nas áreas relacionadas à exploração comercial do navio (Duarte, 2013, p. 11-12) e a Inalcançabilidade jurisdicional, pela ausência de tratados de cooperação judicial.

Deste modo, uma análise sob a ótica do direito internacional, notamos que a legislação brasileira prevê a intervenção estatal de forma ativa, mitigando os efeitos da retenção do navio e atribuindo a responsabilidade aos integrantes da cadeia operacional, contudo, utilizando o erário para custear a efetividade da aplicação da legislação em vigor, priorizando os direitos humanos dos tripulantes.

Por outro lado, a legislação portuguesa, institui uma medida de prevenção aos possíveis prejuízos dos armadores e navios que ostentem a sua bandeira em razão da retenção e abandono dos seus navios, determinando o depósito de uma caução.

Por fim, notamos que a CTM estabelece as diretrizes globais para administração e responsabilização dos agentes pelos efeitos da retenção de navios, cabendo aos estados signatários a criação de legislações internas para regulamentação dos procedimentos, a fim de para assegurar fiel cumprimento do tratado.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao término deste trabalho acadêmico, pôde-se observar que houve, ao longo da história, uma relativa evolução do Direito Internacional com relação à área do Direito Marítimo. Nesse sentido, foi realizada uma análise histórica da navegação marítima, do comércio internacional, das retenções de navios e os seus efeitos.

Conforme se avançou no trabalho, percebeu-se a importância das relações internacionais e da diplomacia para o avanço da atividade de exploração marítima. Além de examinarmos as complexidades contemporâneas que envolvem comércio internacional e a conectividade global.

Neste ponto, é imperativo consolidar as nossas descobertas ocorridas por meio de uma análise teórica, respaldada por vasta pesquisa bibliográfica, realizando uma conclusão que aborda as questões essenciais que emergiram ao longo deste estudo.

Em primeiro lugar, ficou claro que embora a retenção de navios seja um tema da ordem do dia, ele é recorrente desde os tempos mais longínquos da história, pois as primeiras referências bibliográficas de retenção de navios remetem às guerras de conquista e proteção territorial. Além disso, notou-se uma evolução das relações internacionais em razão da fomentação do comércio internacional, que àquela época era relacionado a importação de produtos raros, como açúcar, canela, seda etc.

Deste modo, destacou-se que o intercâmbio cultural realizado através das relações comerciais desenvolvidas, desencadeou o surgimento dos desacordos comerciais, que também foram derivados das dificuldades de comunicação e inexatidão das informações trocadas pelos vendedores e compradores. A inobservância dos ritos culturais e comerciais não só culminou na suspensão dos negócios celebrados, mas também retenção dos navios e das suas tripulações.

Em síntese, as regras para navegação e retenção de navios que foram abordadas ao decorrer do trabalho são comuns ao redor do globo, contudo, os efeitos sobre as partes envolvidas (governos, estados, armadores, tripulantes etc.) variam.

À vista disso, foi possível observar que o respeito aos ritos culturais e legais de cada estado é imprescindível para o sucesso da operação de um navio. Contudo, notou-se que qualquer inobservância aos ritos culturais, legais ou o descumprimento dos contratos celebrados pelo armador, podem desencadear as situações de retenção do navio.

Destarte, depreendeu-se que, a fim de evitar uma responsabilização legal, submissão às legislações e procedimentos operacionais mais rígidos, os armadores buscam as bandeiras de conveniência, que oferecem vantagens significativas, como requisitos menos rigorosos de registro, operação, navegabilidade técnica, custos mais baixos e uma carga tributária mais favorável. Ao escolherem essas bandeiras, os armadores reduzem os seus custos operacionais.

Durante os episódios de retenção de navios relatados no decorrer do trabalho, observou-se que os prepostos e demais membros da tripulação se veem obrigados a permanecer a bordo do navio ao longo de todo o processo que culminou na sua retenção, sendo compelidos a fazer uma escolha: se devem priorizar a defesa dos interesses do armador ou o bem-estar da tripulação.

Nesse sentido, constatou-se que o agente marítimo desempenha um papel específico e limitado de representar o armador no porto de destino, enquanto o agente de navegação tem uma gama mais ampla de responsabilidades relacionadas à gestão e operação de navios e carga.

Portanto, notou-se que o agente marítimo desempenha uma função especializada, focada na necessidade do armador, do seu navio e da sua tripulação. Contudo, nos casos de retenção do navio o seu papel está limitado à auxiliar na interlocução do armador com as autoridades locais, sem qualquer responsabilidade sobre a retenção realizada e os seus efeitos.

Isso porque, conforme demonstrado, nem todos os armadores e seus prepostos cumprem integralmente suas obrigações, o que pode levar a situações de retenção do navio e abandono da tripulação.

A retenção de navios por seu turno, demonstrou-se recorrente e aceita pela comunidade internacional, entretanto, instituiu-se medidas legais para resguardar os direitos fundamentais da tripulação que está embarcada no navio, evitando o prolongamento da sua situação de forma indefinida, pois, os trabalhadores a bordo dos navios não possuem responsabilidade pelas causas da retenção do navio e, portanto, não devem ser forçados a sofrer as consequências em lugar do armador.

Neste contexto, consolidou-se ao longo da pesquisa realizada que a retenção de navios tem como fato gerador: a ausência de documentação; o arresto do navio por ordem judicial; e, a falência do armador.

No primeiro caso, a ausência da documentação dos navios relacionada à sua navegabilidade técnica mostrou-se um dos principais motivos de retenção pelas autoridades internacionais.

A flexibilidade de documentos e a ausência de requisitos para operação de navios pelos estados de bandeira de conveniência entra em conflito com as regras dos principais portos, quando os navios são inspecionados, resultando na sua retenção.

Por outro lado, também abordamos a questão da retenção de navios durante a pandemia do Sars-CoV-2, uma medida que se demonstrou eficaz para mitigar os riscos de disseminação do vírus quando não há documentos que comprovem a ausência de infecção entre os tripulantes do navio.

No segundo caso, o arresto de um navio se mostrou uma medida coercitiva para garantia do pagamento de dívidas em aberto, que só pode ser viabilizada através da retenção do navio. Neste sentido, tanto a legislação internacional, quanto a jurisprudência majoritária, reconhecem a possibilidade de reter um navio como forma de garantir o pagamento de dívidas, desde que haja evidências de risco de perda da garantia patrimonial. No entanto, a medida de arresto deve ser aplicada com cautela, considerando os possíveis impactos no comércio internacional.

Por fim, o arresto de um navio é uma medida que deve ser usada com precaução, visando assegurar o cumprimento de dívidas de forma justa e eficaz, sem prejudicar desnecessariamente as operações comerciais e a logística do comércio internacional.

No terceiro caso, a falência do armador registrou-se como uma das principais causas de aumento no número de navios retidos e abandonados nos portos ao redor do mundo ao longo das últimas duas décadas. O não cumprimento das obrigações contratuais pelos armadores resulta em processos judiciais de cobrança. Isso, por sua vez, desencadeia a retenção dos navios, o que diminui ou anula o poder operacional do armador, levando-o à falência.

Por outro lado, a pandemia do Sars-CoV-2, impôs novos e mais rigorosos requisitos operacionais em todo o mundo e, por um período considerável, restringiu o comércio internacional. Assim, os armadores de menor porte, que não possuíam uma reserva de caixa substancial, enfrentaram dificuldades com os novos custos operacionais, além da redução abrupta da demanda de fretes.

Deste modo, notamos que as situações de retenção dos navios descritas ao longo do trabalho e a sua duração estão intimamente ligadas com a disponibilidade financeira dos armadores.

Todavia, a disponibilidade do caixa do armador se demonstrou um fator irrelevante quando ele está assegurado os clubes de P&I, pois eles oferecem apoio financeiro para cumprimento das despesas e eventuais custos de repatriação de tripulantes, garantindo que os navios possam voltar a operar sem problemas.

Por outro lado, quando a retenção ocorre devido a preocupações ambientais, como questões de poluição por vazamento de produtos químicos e combustíveis, os clubes trabalham na mitigação de danos, na gestão e mitigação dos danos causados.

Logo, concluímos que os clubes de P&I são elementos-chave na resolução de casos de retenção de navios, pois, a sua atuação global e capilarizada abrange uma ampla gama de áreas, desde assistência jurídica, auxílio financeiro emergencial, resolução de disputas, gestão de questões trabalhistas, apoio logístico e apoio ambiental.

No tocante à responsabilidade pelos efeitos desencadeados pela retenção dos navios, foi possível observar uma evolução da legislação internacional para uma responsabilização dos estados de bandeira de conveniência, em razão dos prejuízos causados pelos efeitos da retenção dos navios que ostentam a sua bandeira, afastando a inalcançabilidade jurisdicional destes armadores.

Dessa forma, restou evidente que a legislação brasileira estabelece a intervenção ativa do estado para atenuar os impactos da retenção do navio, imputando responsabilidade aos participantes da cadeia operacional. No entanto, essa abordagem utiliza recursos públicos para garantir a eficácia da aplicação das leis vigentes, com foco prioritário nos direitos humanos dos tripulantes.

Nesse mesmo contexto, a legislação portuguesa acrescenta uma medida preventiva para proteger o erário dos eventuais custos derivados do incumprimento da legislação pelos armadores que utilizam o seu pavilhão, exigindo o depósito de uma caução para obtenção da autorização de operação.

Por fim, concluiu-se que a CTM estabelece as diretrizes globais para administração dos casos de retenção de navios pelos estados signatários, além de balizar os procedimentos para gerenciamento dos efeitos da retenção. Contudo, cabe aos estados signatários a criação de legislações internas para viabilização do cumprimento dos procedimentos convencionados.

Assim sendo, à luz de todas as considerações apresentadas e reconhecendo o comércio internacional como um mercado em constante evolução, sujeito a mudanças econômicas, sanitárias e diplomáticas, é lógico concluir que as blindagens jurisdicionais impostas pelas bandeiras de conveniência em breve serão superadas devido à globalização. Isso resultará em benefícios para os tripulantes e todos os agentes envolvidos em toda a cadeia de operações do comércio internacional, mitigando os riscos de retenção dos navios, pois não haverá área inalcançável pela jurisdição dos tribunais judiciais.

## Referências

Alderton, T.; Bloor, M.; Kahveci, E. **The Global Seafarer - Living and working conditions in a globalized industry**. Geneva: International Labour Office, 2004.

Allis, T.; Paula, A. T. D. Confinamento de trabalhadores de cruzeiros marítimos em tempos de pandemia: uma análise à luz das mobilidades. **Revista Acadêmica observatório de Inovação do Turismo**, Duque de Caxias, dezembro 2020. 50-72.

Alphaliner. Alphaliner Top 100. **Alphaliner**, 2023. Disponível em: <<https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>>. Acesso em: 3 Novembro 2023.

Arnold, T. **Shipwrecks of the “Carreira da Índia” (1595-1623) – Sources for the Study in Portuguese Maritime History**. Universidade de Lisboa. Lisboa. 2014.

Assembleia da República. **Lei n.º 146/2015, de 9 de setembro**. [S.l.]: [s.n.], 2015. Disponível em: <<https://dre.pt/dre/detalhe/lei/146-2015-70236274>>.

Autoridade Portuária de Santos. **A Companhia**. Disponível em: <<https://www.portodesantos.com.br/santos-port-authority/a-companhia>>. Santos. 2023. Acesso em 09 de novembro de 2023.

Autoridade Portuária de Santos. **Porto de santos registra novo recorde anual em 2021 puxado pelo aumento de contêineres, soja e fertilizantes**. Santos. 2022.

Autoridade Portuária de Santos. **Tarifa do porto de santos**. Santos. 2022.

Azevedo, J. J. B. D. **Princípios do Direito do Mar**. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2022.

Balbaa, A. **Protecting seafarer’s rights – The need to review the implementation of the ISPS code**. College of Maritime Transport and Technology. Egypt.

Basaldúa, I. C. R. **Los agentes marítimos**. Argentina: ed. Córdoba, 1991.

Bauer, P. J. The maritime labour convention: an adequate guarantee of seafarer rights, or and impediment to true reforms? **Chicago journal of international law**, chicago, v. 8, n. 12, p. 643-659, 2008.

BBC News. 4 produtos exportados por Rússia e Ucrânia que devem ficar mais caros no mundo. **Bbc news brasil**, 2022. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/internacional-60736686>>. Acesso em: 01 dezembro 2022.

Bernardo, A. Descobrimento do Brasil: os bastidores da viagem de 44 dias que levou Pedro Álvares Cabral ao país. **Bbc news brasil**, 10 março 2020. Disponível em: <<https://www.bbc.com/portuguese/brasil-51808373>>. Acesso em: 18 abril 2023.

Bertolani, A. D.; Leme, f. L. **Carregamento de contêineres em navios**. Universidade Presbiteriana Mackenzie. São Paulo. 2022.

Brasil Império. **Código comercial**. Rio de janeiro: [s.n.], 1850.

Brasil. 2ª Vara Federal de Santos. **Mandado e Segurança**. Justiça Federal da 3º Região. Santos. 2020. (5002091-76.2020.4.03.6104).

Brasil. 9ª Vara Cível da Comarca de Santos. **Ação de Arresto de Embarcação**. Tribunal de Justiça de São Paulo. Santos. 2018. (0002686-98.2018.8.26.0562).

Brasil. **Ação cautelar**. Tribunal de justiça do rio de janeiro. Rio de janeiro. 2017. (0236874-02.2017.8.19.0001).

Brasil. Agência nacional de transportes aquaviários. **Governo federal**, 21 dezembro 2017. Disponível em: <[https://www.in.gov.br/materia/-/asset\\_publisher/kujrw0tzc2mb/content/id/1339623/do1-2017-12-26-resolucao-normativa-n-18-de-21-de-dezembro-de-2017-1339619-1339619](https://www.in.gov.br/materia/-/asset_publisher/kujrw0tzc2mb/content/id/1339623/do1-2017-12-26-resolucao-normativa-n-18-de-21-de-dezembro-de-2017-1339619-1339619)>. Acesso em: 21 junho 2023.

Brasil. **Agravo de instrumento**. Tribunal de justiça do rio grande do sul. Porto alegre. 2015. (ai 70064177231 rs).

Brasil. **Decreto n. 58.825/66**. Brasília: [s.n.], 1966.

Brasil. **Lei no 9.966**. Brasília: [s.n.], 2000.

Brasil. **O registro da propriedade marítima e dá outras providências**. Brasília: [s.n.], 1988.

Brasil. **Promulga as emendas à convenção internacional sobre padrões de instrução, certificação e serviço de quarto para marítimos e ao código de treinamento de marítimos, emissão de certificados e serviço de quarto, adotadas pelo comitê de segurança marítima da o**. Brasília: [s.n.], 2022.

Brasil. **Recurso especial**. Superior tribunal de justiça. Brasília. 2012. (246.107/rj).

Brasil. **Resolução n.º 18**. Brasília: agência nacional de transportes aquaviários, 2017.

Brasil. 1ª Vara do Trabalho de Guarujá. **Ação Civil Pública**. Justiça do Trabalho da 2º Região. Guarujá, p. 1132. 2021. (1000490-61.2021.5.02.0301).

Burgan, M. **Marco polo: marco polo and the silk road to china**. Minneapolis: compass point books, 2002.

Carvalho Filho, J. C. D. O brasil unido à oit no controle das bandeiras de conveniência. **Revista de ciências jurídicas e empresariais**, 03 julho 2015.

Consulate General of Panama in Marseille. The procedure to register a ship with the panamenian pavilion. **Consulate general of panama marseille**, 2018. Disponível em: <<https://www.consulatgeneraldepanamamarseille.com/the-flagging/procedure-to-register-a-ship/>>. Acesso em: 2 novembro 2023.

Convenção de bruxelas. Bruxelas, Bélgica: [s.n.], 1924.

DGRM - Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos. Ser marítimo. **Dgrm**, fevereiro 2023. Disponível em: <<https://www.dgrm.mm.gov.pt/pt/web/guest/ser-maritimo>>. Acesso em: 27 agosto 2023.

Doneda, A. L. C. Criação de trajetórias de navios autônomos, em ambiente de simulação virtual, baseada no histórico de dados ais. **Revista militar de ciência e tecnologia**, rio de janeiro, v. 39, n. 1, p. 1-9, 2022.

Duarte, C. P. **Bandeiras de conveniência: uma abordagem realista**. Rio de janeiro: marinha do brasil, 2013.

Ene, M. M. **Agente marítimo e agente de cargas distinções responsabilidades (à luz do decreto-lei 37/66)**. V congresso de direito marítimo e portuário. Santos: revista observatório portuário. 2022. P. 46-58.

Ene, M. M. **Os agentes marítimos**. Belo horizonte: arraes editores, 2020.

Estados Unidos da América. **Glossary of shipping terms**. Washington, dc: u.s. departament of transportation, 2008.

Fantti, B. Baía de guanabara tem cerca de 200 navios abandonados como o que bateu na ponte rio-niterói. **Folha de são paulo**, rio de janeiro, 15 novembro 2022.

Farias, S. D. P. A. D. **Análise das condições de trabalho dos tripulantes de convés e de máquinas em navios-tanque**. Universidade do porto. Porto. 2020.

França, T. C. N. **Nas águas das relações internacionais: o oceano como meio, teatro e objetivo dos estados (in the waters of international relations: the ocean as a means, theater and objective of states)**. Amazônia azul política, estratégia e direito para o oceano do brasil. Rio de janeiro, p. 55-77. 2012.

Galić, S.; Lušić, Z.; Pušić, D. Seafarers market. **International journal of new trends in arts, sports & science education**, turquia, 1, n. 3, 2012. 33-39.

Gazeta Brasil. Ucrânia abrirá 'corredor humanitário' para navios presos em portos do mar negro. **Gazeta brasil**, 10 agosto 2023. Disponível em:

Gazeta Brasil. **Ucrania abrirá corredor humanitário para navios presos em portos do mar negro**. 2023. Disponível em: <<https://gazetabrasil.com.br/mundo/2023/08/10/ucrania-abrira-corredor-humanitario-para-navios-presos-em-portos-do-mar-negro/>>. Acesso em: 11 outubro 2023.

Geremias, H. W. L. **O princípio da proteção no âmbito do direito do trabalho marítimo brasileiro**. Universidade nova de lisboa. Lisboa. 2021.

Ghaida, M. F.; Ezra, T. B. The case of mohammed aisha: the efforts in protecting seafarers against abandonment. **Padjajaran journal of international law**, padjajaran, v. 5, n. 2, p. 206-223, june 2021.

Gomes, M. J. D. C. O regime da responsabilidade civil na convenção bancas (bunker oil).. **Revista de direito das sociedades**, p. 263-288, 2018.

Gonçalves, J. M. **O regime jurídico da propriedade de navio e os seus modos de aquisição pelo direito marítimo**. Universidade federal de santa catarina. Florianópolis. 2017.

Guerra, A. D. D. M. **Comentários ao código civil**. São paulo: saraiva, 2021.

GZH. O que significa a expressão "a escolha de sofia", usada pelo secretário giovani feltes?. **Zh explica**, 2015. Disponível em: <<https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2015/08/o-que-significa-a-expressao-a-escolha-de-sofia-usada-pelo-secretario-giovani-feltes-4822225.html>>. Acesso em: 2 novembro 2023.

Hazelwood, S. J.; Semark, D. **P&i clubs law and practice**. 4. Ed. Londres: lloyd's list, 2010.

International Labour Organization. Database on reported incidents of abandonment of seafarers. **International labour organization**, 18 outubro 2016. Disponível em: <[https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p\\_lang=en&p\\_abandonment\\_id=244&p\\_search\\_id=231013210209](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=en&p_abandonment_id=244&p_search_id=231013210209)>. Acesso em: setembro 2023.

International Labour Organization. Database on reported incidents of abandonment of seafarers. **International labour organization**, 16 novembro 2017. Disponível em: <[https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p\\_lang=en&p\\_abandonment\\_id=331&p\\_search\\_id=231013210209](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=en&p_abandonment_id=331&p_search_id=231013210209)>. Acesso em: 15 setembro 2023.

International Labour Organizaton. Database on reported incidents of abandonment of seafarers. **International labour organizaton**, 30 abril 2021. Disponível em: <[https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p\\_lang=en&p\\_abandonment\\_id=555&p\\_search\\_id=231014011147](https://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.details?p_lang=en&p_abandonment_id=555&p_search_id=231014011147)>. Acesso em: 14 setembro 2023.

International Maritime Organization. Abandono de marítimo. **International maritime organization**, 2021. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/ourwork/legal/pages/seafarer-abandonment.aspx#:~:text=statistics,were%20still%20207%20unresolved%20cases.>>>. Acesso em: outubro 2023.

International transport workers' federation. Seafarer mohammad aisha is going home thanks to itf, ending four years on abandoned ship. **Itf**, 22 abril 2021. Disponível em: <<https://www.itfseafarers.org/en/news/seafarer-mohammad-aisha-going-home-thanks-itf-ending-four-years-abandoned-ship>>. Acesso em: 24 junho 2023.

Islam, D. M. Seafarers employment issues: bangladesh perspective. **Bangabandhu sheikh mujibur rahman maritime university**, bangladesh, v. 5, p. 181-192.

Itália. **Codice della navigazione**. Roma: [s.n.], 1942.

Kormikiari, m. C. N. Fenícios pelo mediterrâneo: formas de contato diversificadas. **Cadernos do lepaarq**, pelotas, v. Xv, n. Antropologia, arqueologia e patrimônio, p. 173-185, janeiro-junho 2018.

Landerst, J. M. The shipowner becomes a bankrupt. **University of chicago law review**, chicago, v. 39, n. 3, p. 490-539, 1972.

Lee, L. The law of the sea convention and third states. **American journal of international law**, cambridge, 77, n. 3, julho 1983. 541-568.

Lee, M. S. Save our ships: how u.s. national security interests affect the human rights of stranded seafarers as a result of shipping bankruptcies. **Brooklyn journal of international law**, new york, v. 42, n. 2, p. 959-991, jan 2017.

Lessa, J. C. C. **Deconstructing "abandonment of seafarers"**. University of london. Londres. 2016.

Liberian International Ship & Corporate Registry. About the liberian registry. **Liberian registry**, 2023. Disponível em: <<https://www.liscr.com/about-liberian-registry>>. Acesso em: 2 novembro 2023.

Lloyd's register group. **Horizons - technical news and information for the marine industry**. Londres: [s.n.], 2006.

Lunkes, R. J.; constante, j. M.; rosa, f. S. D. Tarifas portuárias: um estudo comparativo entre os sistemas portuário brasileiro e espanhol. **Administração pública e gestão social**, 2014. 127-140.

Mantuano, T. **A revolução dos vapores na navegação marítima**. Xii congresso brasileiro de história econômica. Niterói: associação brasileira de pesquisadores em história econômica. 2017. P. 1-31.

Maritime insights & intelligence limited. **Lloyd's list one hundred ports 2022**. Londres. 2022.

Martin, H. Indian crew of the ever given face arrest as egyptian authorities probe crash that blocked the suez canal for a week – amid fears they will be made 'scapegoats' for the chaos. **Daily mail**, 31 março 2021. Disponível em: <<https://www.dailymail.co.uk/news/article-9420895/indian-crew-given-face-arrest-egyptian-authorities-probe-crash-suez-canal.html>>. Acesso em: 19 abril 2023.

Martin, J. M. C. **The seafarer's rights and p&i coverage on the crew in the uk**. Lund university. Suécia. 2011.

Martins, E. M. O. **Curso de direito marítimo**. 3ª. Ed. Barueri: manole, v. I, 2008.

Martins, E. M. O. **Curso de direito marítimo**. Barueri: manole, v. li, 2008.

Martins, E. M. O. **Vade mecum de direito marítimo**. Barueri: manole, 2015.

Matos, A. **Princípios de direito marítimo**. Lisboa: edições ática, 1956.

Mattos, A. M. **O novo direito do mar**. Rio de janeiro: renovar, 2008.

Meirinho, A. G. S. O encalhe do navio ever given e a vulnerabilidade do trabalhador marítimo no contexto da responsabilização pelo acidente. Uma leitura crítica. **Revista de direito e negócios internacionais da maritime law acadmy** -

Mendes, J. Brasil se especializa no halal, uma técnica muçulmana sagrada de abate. **Correio braziliense**, 2018. Disponível em: <[https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/economia/2018/04/24/internas\\_economia,675731/brasil-se-especializa-no-halal-uma-tecnica-muculmana-sagrada-de-abate.shtml](https://www.correio braziliense.com.br/app/noticia/economia/2018/04/24/internas_economia,675731/brasil-se-especializa-no-halal-uma-tecnica-muculmana-sagrada-de-abate.shtml)>. Acesso em: 2 novembro 2023.

Michel, R. C. D. Abandonment of seafarers. In: law, u. S. C. G. O. O. M. A. I. **The coast guard journal of safety & security at sea**. [s.l.]: [s.n.], v. 66, 2009. P. 75-78.

**Mlaw**, v. 1, p. 30-51, janeiro 2021.

Nações Unidas. **Convenção das nações unidas sobre o direito do mar**. Montego bay: [s.n.], 1982.

Nações Unidas. Unctad's review of maritime transport 2023. **Conferência das nações unidas sobre comércio e desenvolvimento**, 2023. Disponível em: <<https://t.org/publication/review-maritime-transport-2023>>. Acesso em: 11 outubro 2023.

New york post. Sailor spent nightmarish four years trapped aboard egyptian cargo ship. **New york post**, 21 abril 2021. Disponível em: <<https://nypost.com/2021/04/30/sailor-spent-nightmarish-four-years-trapped-aboard-cargo-ship/>>. Acesso em: 27 abril 2023.

NG, M. **The protection of seafarers' wages in admiralty: a critical analysis in the context of modern shipping**. [s.l.]. 2008.

Nobre, M.; Santos, F. R. D. **O mercado de transporte marítimo: especialização, evolução e os reflexos na logística internacional**. Bauru, sp: [s.n.], 2005.

Oficina internacional del trabajo. **Convenios y recomendaciones sobre el trabajo marítimo, con inclusión de las normas sobre la pesa, el trabajo y la navegación interior**. Ginebra: [s.n.], 2000.

Oliveira, F. **Livro da fabrica das naos**. [s.l.]: [s.n.], 1580.

Oliveira, J. L. B. F. D. **História de roma antiga: das origens à morte de César**. Coimbra: imprensa da universidade de coimbra, v. I, 2015.

Parashchak, O. TOP 10 International Groups of P&I Clubs 2023. **Beinsur**. 18 de agosto de 2023. Disponível em: <<https://beinsure.com/ranking/top-international-groups-pi-clubs/>>. Acesso em: 2 de novembro de 2023.

Paz, J. F. A. **Bandeiras de conveniência**. Rio de janeiro: escola de formação de oficiais da marinha mercante, 2014.

Pimenta, M. G. **Processo marítimo: formalidades e tramitação**. Barueri: manole, 2013.

Pinheiro, I. D. L. Temas do direito marítimo ii. **Revista da ordem dos advogado**, p. 447-476, 2011.

Portugal. **Acordão - abandono de navio**. Supremo tribunal de justiça. Lisboa. 1993. (processo n. 0172692).

Portugal. **Acórdão**. Tribunal da relação de lisboa. Lisboa. 2023. (99/22.9tnlsb.l1-7).

Portugal. **Código civil**. Lisboa: diário da república, 1966.

Portugal. **Código do registo de bens móveis**. Lisboa: diário da república, 1996.

Portugal. **Decreto-lei n.º 196/98, de 10 de julho**. Lisboa: diário da república, 1998.

Portugal. **Decreto-lei n.º 264/2012**. Lisboa: diário da república, 2012.

Portugal. **Estatuto legal do navio**. Lisboa: diário da república, 1998.

Portugal. Repatriamento. **DGRM**, 23 abril 2023. Disponível em: <<https://www.dgrm.mm.gov.pt/repatriamento>>. Acesso em: 25 agosto 2023.

Primorac, Ž. **P&i coverage repatriation costs of crew member in case of shipowner insolvency**. 6th imsc 2014. Solin, croatia: faculty of maritime studies split, croatia. 2014. P. 145-159.

R7. Navio que bloqueou o canal de suéz será liberado na quarta-feira. **R7 notícias**, 04 julho 2021. Disponível em: <<https://noticias.r7.com/internacional/navio-que-bloqueou-o-canal-de-suez-sera-liberado-na-quarta-feira-04072021>>. Acesso em: 12 dezembro 2022.

Ramos, M. I. R. **Aspectos jurídicos críticos do regime da hipoteca de navios na lei portuguesa: as inovações contempladas no registo internacional de navios da madeira**. Universidade lusíada de lisboa. Lisboa. 2018.

Rangel, V. M. Conflito de leis marítimas: questões prévias. **Revista da faculdade de direito, universidade de são paulo**, são paulo, v. 91, p. 291-313, janeiro 1996.

Reino Unido. **This guidance is for immigration officers**. Migration policy unit. United kingdom. 2020.

Republic of the Marshall Islands. Fleet highlights. **International registries**, 2023. Disponível em: <<https://www.register-iri.com/info-center/fleet-highlights/>>. Acesso em: 3 novembro 2023.

Ribeiro, A. F. A. **O estatuto e a responsabilidade civil do comandante do navio**. Coimbra: universidade de coimbra, 2017.

Rocha, F. C. D. **O contrato de transporte de mercadorias**: contributo para o estudo da posição jurídica do destinatário no contrato de transporte de mercadorias. Coimbra: almedina, 2000.

Rodrigue, J.-p. Maritime transport. In: richardson, d.; castree, n. **The international encyclopedia of geography**. Usa: john wiley & sons, ltd., 2017.

Rodrigues, R. J. Capítulo 1: o que faz um petroleiro parado no meio do tejo há mais de um ano?. **Diário de notícias**, lisboa, 18 novembro 2018. 1.

Rodrigues, R. J. Capítulo 2: um ano parados no meio do tejo. "é como estarmos numa prisão. Já ninguém aguenta mais". **Diário de notícias**, lisboa, 21 novembro 2018. 1.

S. Shanthakumar, M. G. **Seafarer abandonment and vessel's flag state role analysis**. Gujarat national law university. Gujarat, india. 2022.

Sader, H. The archaeology of the phoenician cities. In: lópez-ruiz, c.; doak, b. **The oxford handbook of phoenician and punic mediterranean**. Oxford: oxford university press, 2019. P. 125.138.

Sampson, H. **Trabalhadores marítimos internacionais**. Unicamp. Campinas. 2018.

Santos, T. D. A. **Direito da navegação (marítima e aérea)**. Rio de janeiro: forense, 1968.

Schoenbaum, T. J. **Admiralty and maritime law**. Washington d.c.: westlaw overview, 2003.

Seithe, G. J.; bonou, a. Maritime transport in a life cycle perspective: how fuels, vessel types, and operational profiles influence energy demand and greenhouse gas emissions. **Energies**, switzerland, v. 13, may 2020.

Sharpston. **Pedido de decisão prejudicial do raad van state (conselho de estado, países baixos)**. Advocacia geral dos países baixos. Países baixos. 2019.

Silva, D. N. Civilização fenícia. **História do mundo**, 2019. Disponível em: <<https://www.historiadamundo.com.br/fenicia/civilizacao-fenicia.htm>>. Acesso em: 03 janeiro 2023.

Simas, H. **Compendio de direito marítimo brasileiro**. São paulo: saraiva, 1938.

Simonsen, R. C. **História econômica do brasil: 1500-1820**. São paulo: companhia da editora nacional, v. 100, 1937. 145 p.

Sobral, J. J. X. As bandeiras no mar. **Audaces**, 2008. Disponível em: <<https://audaces.blogs.sapo.pt/1640.html>>. Acesso em: 2 novembro 2023.

Sousa, C. M. M. D. **O livro da fabrica das naos de fernando oliveira. Princípios e procedimentos de construção naval**. Universidade de lisboa. Lisboa. 2009.

Souza, N. V. D.; Miranda, I. N. G.; braga, I. F. **Os meios marítimos não tripulados: impactos práticos e jurídicos na navegação mercante e nos navios de guerra autônomos e remotamente controlados**. 10 encontro nacional da associação brasileira de estudos de defesa. [s.l.]: [s.n.].

Souza, V. S. M. D. **Pirataria e corso: o cerco de pernambuco em 1630**. 30º simpósio nacional de história. Recife: ufam. 2019.

Suno. Market share: entenda o conceito e como aplica-lo em sua empresa. **Gestão de empresas**, 2021. Disponível em: <<https://www.suno.com.br/artigos/market-share/>>. Acesso em: 3 novembro 2023.

Tribunal Marítimo (brasil). **80 anos do tribunal marítimo**. Rio de janeiro: o tribunal, 2014.

U.S. Coast Guard office of maritime and international law. Maritime border security. **The coast guard journal of safety & security at sea**, v. 71, n. 1, p. 1-83, 2014.

UK P&I Club. Declaração de mídia "ever given". **Uk p&i club**, 7 julho 2021. Disponível em: <<https://www.ukpandi.com/news-and-resources/press-release-articles/2021/ever-given-media-statement/>>. Acesso em: 13 setembro 2023.

União europeia. Marítimos e trabalhadores do setor dos transportes por vias navegáveis interiores. **União europeia**, 2022. Disponível em: <[https://europa.eu/youreurope/business/human-resources/transport-sector-workers/seafarers-inland-waterway-staff/index\\_pt.htm](https://europa.eu/youreurope/business/human-resources/transport-sector-workers/seafarers-inland-waterway-staff/index_pt.htm)>. Acesso em: 22 dezembro 2022.

United Nations. **United nations convention on conditions for registration of ships**. Genebra: [s.n.], 1986.

Valença, M. M.; Menezes, s. F. D. Relações internacionais e o mar: um olhar a partir das instituições internacionais. In: \_\_\_\_\_ **estudos marítimos: visões e abordagens**. [s.l.]: humanitas, 2019. P. 123-150.

Viana, G. M. **Direito marítimo**. Rio de janeiro: fundação getulio vargas, v. 1, 2016.

Wright, P. W. **The impact of post 9-11 security measures on small, aspiring and export-dependent maritime states: mixed blessings for the caribbean**. World maritime university. Jamaica. 2006.