

FACULDADE DE DIREITO DE VITÓRIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM DIREITO

ANNA PAULA TEIXEIRA CANAL

**A NACIONALIDADE DO NAVIO À LUZ DAS CONVENÇÕES DO ALTO MAR E DE
MONTEGO BAY: A REAL “LIGAÇÃO GENUÍNA” ENTRE O ESTADO E A
EMBARCAÇÃO**

VITÓRIA
2024

ANNA PAULA TEIXEIRA CANAL

**A NACIONALIDADE DO NAVIO À LUZ DAS CONVENÇÕES DO ALTO MAR E DE
MONTEGO BAY: A REAL “LIGAÇÃO GENUÍNA” ENTRE O ESTADO E A
EMBARCAÇÃO**

Trabalho de conclusão de curso
apresentado ao Curso de Graduação em
Direito da Faculdade de Direito de Vitória,
como requisito parcial para aprovação na
disciplina Projeto de Conclusão de Curso.
Orientador: Prof. Dr. Marcelo Fernando
Quiroga Obregón

VITÓRIA

2024

AGRADECIMENTOS

Gostaria de expressar minha sincera gratidão a todos que contribuíram de alguma forma para a realização deste trabalho.

Primeiramente, agradeço ao meu orientador, Professor Marcelo Obregón, pela orientação, paciência e valiosos ensinamentos ao longo deste projeto.

Aos meus pais, Ana e Maurinho, sou profundamente grata pelo apoio incondicional, carinho e encorajamento, essenciais para a minha trajetória.

Aos meus amigos, Luiza, Isadora, Isabelle, Amanda, Gabriel, Francisco e Henrique por estarem sempre comigo.

Por fim, agradeço também à Faculdade de Direito de Vitória pela oportunidade e pelos recursos oferecidos, assim como a dedicação e profissionalismo característicos da instituição.

RESUMO

Este trabalho examina os efeitos do uso das bandeiras de conveniência no cenário marítimo internacional. Para isso, propõe a análise do vínculo jurídico entre embarcações e Estados, incluindo a legislação pertinente e as Convenções que regulamentam essa prática. Também são abordados os limites da soberania dos Estados nos espaços marítimos, além de explorar a ligação jurídica genuína e de conveniência entre o Estado Bandeira e a embarcação, destacando a ausência de uma definição clara do vínculo substancial e suas implicações na segurança jurídica marítima. São apresentados o instituto das bandeiras de conveniência, discutindo os benefícios econômicos, bem como as consequências ambientais e trabalhistas. A partir da análise deste instituto, é destacada a importância de fortalecer o vínculo jurídico de modo a solidificar e trazer maior segurança jurídica no âmbito internacional. A pesquisa bibliográfica é a metodologia adotada para o alcance dos objetivos do presente trabalho. Para isso, são analisadas fontes teóricas já publicadas para responder à questão sobre as consequências da falta de um vínculo substancial e possíveis soluções para mitigar a problemática apresentada.

Palavras-chave: ligação genuína; vínculo substancial; regulamentação; segurança-jurídica; internacionalidade.

ABSTRACT

This work examines the effects of using flags of convenience in the international maritime scenario. To this end, it proposes the analysis of the legal link between vessels and States, including the relevant legislation and the Conventions that regulate this practice. The limits of State sovereignty in maritime spaces are also addressed, in addition to exploring the genuine legal link and convenience between the Flag State and the vessel, highlighting the absence of a clear definition of the substantial link and its implications for maritime legal security. The institute of flags of convenience are presented, discussing the economic benefits, as well as the environmental and labor consequences. Based on this institute's analysis, the importance of strengthening the legal bond is highlighted in order to solidify and bring greater legal security at the international level. Bibliographical research is the methodology adopted to achieve the objectives of this work. To this end, published theoretical sources are analyzed to answer the question about the consequences of the lack of a substantial link and possible solutions to mitigate the problem presented.

Keywords: genuine connection; substantial bond; regulation; legal security; internationality.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	6
2	DESENVOLVIMENTO	8
2.1	LIGAÇÃO JURÍDICA ENTRE EMBARCAÇÃO E ESTADO:	8
2.1.1	Espaços Marítimos	13
2.1.2	Elo jurídico com o Estado de Bandeira: ligação genuína e ligação de conveniência	21
2.2	BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA	23
2.2.1	Interferência das Bandeiras de Conveniência na Seara Ambiental Trabalhista do Estado bandeira	25
2.3	A IMPORTÂNCIA DO ELO ENTRE O ESTADO E A EMBARCAÇÃO	30
3	CONSIDERAÇÕES FINAIS	32
	REFERÊNCIAS	34

1 INTRODUÇÃO

O presente trabalho tem como objetivo abordar os reflexos da realidade do cenário marítimo internacional, diante do recorrente uso das chamadas bandeiras de conveniência. Assim, o projeto será apresentado em capítulos, sendo o primeiro destinado à compreensão do vínculo entre a embarcação e o Estado, analisando a situação jurídica dos navios perante a legislação, abordando não apenas o panorama brasileiro, mas também de outros países.

Ainda em tal capítulo, no subtópico 2.1.1 serão apresentadas as Convenções responsáveis pela regulamentação desta prática, bem como os limites da soberania dos Estados. Para isso, pretende-se apresentar os espaços marítimos e a atuação sobre cada um deles.

O subtópico 2.1.2 trata sobre o elo jurídico entre a embarcação e o Estado, as chamadas “ligação genuína” e “ligação de conveniência”. A legislação impõe a obrigatoriedade de verificação do chamado vínculo substancial entre os agentes, entretanto, como será trabalhado adiante, não há definição concreta deste instituto, refletindo na segurança jurídica da atividade marítima.

O segundo capítulo do trabalho é dedicado à apresentação do Instituto das Bandeiras de Conveniência, também conhecido como Registros Abertos. Serão apresentados os diversos benefícios econômicos atrelados à prática deste Instituto e, com eles, as implicações na esfera mundial, com foco na ótica ambiental e trabalhista.

O terceiro capítulo enfatiza a importância do elo jurídico e o potencial a ele conferido de minimizar os prejuízos da atividade tornando as relações entre as embarcações e Estados mais próximas, gerando assim, maior segurança jurídica não só internamente, mas também no cenário internacional.

Para tanto, o método utilizado no presente projeto é a pesquisa bibliográfica. Esta metodologia consiste em uma investigação científica e análise de argumentos e fatores já publicados, visando o alcance de uma conclusão sobre o tema em tela.

Assim, o desenvolvimento textual deste trabalho abordará uma análise empírica, o cenário legal acerca do desenvolvimento do conceito de bandeiras de conveniência, além seus aspectos e concepções de vínculo substancial, tendo como objetivo responder a seguinte pergunta: quais são as principais consequências da precariedade relativa à realidade da “ligação genuína” - o vínculo substancial - e quais são as providências cabíveis que podem auxiliar na mitigação do problema.

2 DESENVOLVIMENTO

2.1 LIGAÇÃO JURÍDICA ENTRE EMBARCAÇÃO E ESTADO

A concepção das embarcações e navios, tal como a entendemos hoje, remonta aos primórdios da humanidade e é evidenciada em reproduções encontradas em diversas civilizações ao longo da história.

Apesar de constituírem uma prática ancestral, as normas que regem esse campo diversas vezes deixam de estabelecer uma distinção clara entre os conceitos de embarcação e navio. Nessa perspectiva, as embarcações são consideradas como um gênero amplo, enquanto os navios representam uma espécie determinada dentro desse espectro, ao lado de outras formas de embarcações como botes, lanchas e veleiros.

A falta de uniformidade nas regulamentações do direito marítimo tem suscitado esforços para promoção de uma padronização, visando atenuar divergências normativas e os conflitos resultantes. Contudo, até o momento, os níveis de padronização alcançados ainda não são considerados plenamente satisfatórios, o que perpetua a existência de disparidades regulatórias e potenciais impasses.

A internacionalidade é um dos grandes pilares do direito marítimo, isto é, a capacidade de tornar as regulamentações de cada país conciliáveis e, assim, potencialmente erradicar os conflitos trazidos pela divergência de elementos caracterizadores de cada escopo normativo.

A partir disso, compreende-se que a constituição de regulamentações padronizadas implicam em uma reforma em escala mundial. Este processo acarretaria uma reestruturação de todo o escopo normativo responsável pelas trocas comerciais, políticas, econômicas, sociais e culturais entre os países.

A complexidade das relações internacionais torna tal reestruturação extremamente complexa, beirando a utopia e, entende-se por isso, que o que se busca não é a padronização ou a completa uniformização, mas sim a harmonia normativa.

Conforme citado anteriormente, a conceituação de navios e embarcações se difere quando analisadas as legislações de cada país. Existem diversas disposições legais

que definem as embarcações, como por exemplo o artigo 10 do Regulamento para Tráfego Marítimo (BRASIL, 1982), já revogado pelo Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário em águas sobre a jurisdição nacional (RLESTA), mas que apresentava embarcações como qualquer construção capaz de transportar pessoas ou coisas, suscetível de se locomover na água por meios próprios ou não.¹

Outra definição é a trazida pela Lei nº 9.537 (BRASIL, 1997), de que “embarcação é qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e, quando rebocadas, as fixas, sujeita a inscrição na autoridade marítima e suscetível a se locomover na água por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas”.²

Apesar de pouco diferirem, existem requisitos essenciais e exclusivos para a configuração de embarcações, são eles a) a coisa comporta, isto é, um todo composto de várias partes e de diversos acessórios, b) natureza móvel, embora sujeita as regras jurídicas dos bens imóveis por expressa determinação legal e c) a locomoção deve ser necessariamente na água, seja de forma parcialmente imersa, como navios comuns, seja totalmente imersa, como os submarinos. (GIBERTONI, 2014, p. 60 e 61).

Além disso, é imprescindível que a locomoção das embarcações seja feita pela água, seja parcialmente ou completamente submersas. Por esta razão, uma embarcação em construção ainda não deve ser considerada, formalmente, como uma embarcação, assim como um navio vítima de naufrágio.

Assim como há diversas definições de embarcações, o mesmo acontece com a conceituação de navios. O Código Comercial Brasileiro, apesar de regulamentar a prática, omite-se ao não apresentar um conceito do instituto. Já o Decreto nº 15.788 (BRASIL, 1922) – responsável pela regulamentação dos contratos de hipoteca dos navios – embora já revogado, em seu artigo 3º define navio como “toda construção náutica destinada à navegação de longo curso, de grande e pequena cabotagem,

¹ Art. 10 - O termo "embarcação", empregado neste Regulamento, abrange toda construção suscetível de se locomover n'água, quaisquer que sejam suas características;

² Art. 2º, inciso V da Lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997.

apropriada ao transporte marítimo fluvial”.

A Lei nº 9966 (BRASIL, 2000) - Lei do Óleo - compreende os navios como sendo qualquer tipo de embarcação que opere em ambiente aquático, inclusive hidrófilos, veículos a colchão de ar, submersíveis e outros engenhos flutuantes.

As definições e classificações variam de país para país. Como exemplo disso, a França diferencia os navios em duas subclassificações, aqueles cuja locomoção ocorre em mar são denominados *navire* e os de meios fluviais são *bateau*.

Dessa forma, as definições de navios e embarcações, apesar de sofrerem variações, possuem pontos de encontro e, ao final, considerando todos os aspectos que caracterizam uma embarcação, pode-se definir o navio como:

Toda embarcação, de grande porte, destinada a navegação marítima, fluvial ou lacustre, dotada ou não de propulsão própria, mas que realize o percurso sobre as águas, transportando para qualquer fim, pessoas ou coisas (GIBERTONI, 2014, p. 63).

A partir da definição indicada, existem características atribuídas aos navios que possuem vasta relevância para a regulamentação das práticas que os envolvem, como a nacionalidade, o nome, o porto de inscrição, a tonelagem e a classe.

Para fins de atender ao propósito da presente pesquisa, deve ser dado o enfoque à nacionalidade. Assim como o nome, a nacionalidade de uma embarcação é responsável pela sua identificação, tornando-a única. A representação da nacionalidade de um navio se dá pela bandeira do país em que foi registrado, devendo estar estampada e visível.

Esse tratamento é devido à natureza jurídica das embarcações. Os navios são, juridicamente, uma “coisa”, ou seja, um bem móvel, um objeto de direito de propriedade. Não obstante, existem situações que fazem com que o navio seja tratado como um bem imóvel, como por exemplo a prova de propriedade e casos de hipoteca naval.³

³ Art. 478 - Ainda que as embarcações sejam reputadas bens móveis, contudo, nas vendas judiciais, se guardarão as regras que as leis prescrevem para as arrematações dos bens de raiz; devendo as ditas vendas, além da afixação dos editais nos lugares públicos, e particularmente nas praças do comércio, ser publicadas por três anúncios insertos, com o intervalo de 8 (oito) dias, nos jornais do lugar, que habitualmente publicarem anúncios, e, não os havendo, nos do lugar mais vizinho. (Lei nº

Assim, a nacionalidade de uma embarcação se dá pelo local em que foi registrada. O artigo 2º da Lei nº 7.652⁴ (BRASIL, 1988), que dispõe sobre o registro da Propriedade Marítima, constitui que este tem como objetivo, além de estabelecer nacionalidade, a determinação da validade, segurança e publicidade da propriedade das embarcações.

A aquisição da nacionalidade por um navio depende de certos requisitos e condições fixadas em lei, variáveis de país a país. Consideram-se três critérios para a concessão da nacionalidade: a) local de construção; b) nacionalidade do(s) proprietário(s); c) a composição da equipagem (GIBERTONI, 2014, p. 79).

Tal como enfatizado anteriormente, esses critérios são gerais, mas sofrem variações de acordo com as legislações internas de cada país. O critério de aquisição da nacionalidade pelo local de construção da embarcação é relativizado no contexto atual. Isto é, existem países que só permitem o registro de embarcações sob sua nacionalidade se a construção aconteceu no território do país.

Os Estados Unidos, por exemplo, são um país adepto ao critério de local de construção, assim, para que uma embarcação seja registrada com a sua bandeira, ela deve ter sido construída em território norte-americano⁵, diferentemente de países como Panamá, Libéria e Chipre, os quais não exigem a construção em estaleiro nacional.

O critério de propriedade, ademais, é fortemente utilizado no cenário atual. Isto significa que grande parte dos países exigem que o proprietário do navio seja um cidadão nacional para que possa ser registrado sob sua bandeira. São os casos de Alemanha, Inglaterra, Venezuela e Argentina, por exemplo.

Já o critério de equipagem diz respeito à composição da equipe que compõe a tripulação de um navio. Assim, existem países que exigem que um percentual pré-determinado dos tripulantes seja nacional, como é o caso do Chile.⁶

556 de 25 de junho de 1850 – Código Comercial);

⁴ Art. 2º O registro da propriedade tem por objeto estabelecer a nacionalidade, validade, segurança e publicidade da propriedade de embarcações. (Lei nº 7.652 de 3 de fevereiro de 1988);

⁵ V. Merchant Marine Act - Jones Act – 1920;

⁶ Artículo 14: Para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave, su oficialidade y tripulación sean chilenos. (Decreto Ley nº 2.222/78);

Para registrar uma embarcação sob a bandeira brasileira, especificamente, o navio deve obedecer aos seguintes critérios:

a) ser o seu proprietário ou armador brasileiro ou empresa brasileira, entendida como pessoa jurídica constituída segundo as leis brasileiras, com sede no país; b) ter comandante e chefe de máquinas brasileiros; e, c) pelo menos dois terços dos tripulantes deverão ser brasileiros (GIBERTONI, 2014, p. 79).

A partir da análise dos requisitos supraindicados, é possível observar que o Brasil adota alguns dos critérios antes mencionados, como o de propriedade e o de equipagem. A adoção destes critérios resulta em maior segurança jurídica para o país, uma vez que, sendo a embarcação registrada sob a bandeira de determinada nação, esta estará sujeita às regulamentações por ele impostas.

O documento capaz de comprovar a nacionalidade do navio é a Provisão de Registro de Propriedade Marítima (PRPM)⁷. Assim, sendo uma embarcação registrada sob a nacionalidade de um país, esta passa a ser extensão de seu território, isto é, todas as regulamentações internas e convenções internacionais das quais o país for signatário são aplicáveis, mesmo que em águas internacionais.

O Decreto nº 99.165 (BRASIL, 1990) promulgou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar no Brasil. Esta convenção, também conhecida como Convenção de *Montego Bay*, é responsável pelo tratamento de todas as questões relativas ao direito do mar.

O artigo 91 de tal Convenção é responsável por tratar acerca das nacionalidades dos navios:

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.

Todo estado deve fornecer aos navios a que tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos pertinentes.

A convenção estabelece, pois, que deve existir um vínculo substancial entre a embarcação e o Estado. Isso significa que os estados signatários deste tratado devem

⁷ Art. 5º Ao proprietário da embarcação será expedida a Provisão de Registro da Propriedade Marítima ou o Título de Inscrição depois de ultimado o processo de registro ou de inscrição. (Lei nº 7.652/88);

definir critérios indispensáveis para a concessão da nacionalidade aos navios nela interessados, gerando assim, maior segurança jurídica tanto para as embarcações, quanto para o Estado.

2.1.1 Espaços Marítimos

Partindo do pressuposto de que o direito se põe como superestrutura para a regulação técnica da vida em sociedade, entende-se que direito internacional - parte de um todo – divide-se em diferentes naturezas, sendo elas: direito interno, responsável pela regulamentação das relações jurídicas no interior de sistemas jurídicos internacionais e o direito internacional, responsável pela regulamentação entre sistemas – Estados, organizações internacionais, organizações não-governamentais e até o próprio ser humano. (CASELLA, 2019, p. 52, 2022, p. 15).

Antes da consolidação dos sistemas jurídicos globais vigentes atualmente, a sociedade internacional era predominantemente composta por Estados que eram os únicos atores reconhecidos no âmbito do Direito Internacional. No entanto, essa conjuntura não se sustentou por muito tempo, uma vez que se limitava essencialmente às relações entre Estados, o que, ao longo de uma evolução histórica significativa, revelou a necessidade de estabelecimento de organizações internacionais, razão pela qual estas foram criadas com o propósito de atender a necessidades específicas e abordar desafios globais, desempenhando assim um papel vital na comunidade jurídica global.

Em contraponto aos Estados, essa comunidade é caracterizada pela descentralização, na qual não existe uma estrutura que corresponda diretamente aos três poderes - Judiciário, Executivo e Legislativo - como encontramos nos Estados soberanos. Essa complexa rede de organizações internacionais e instituições multilaterais desempenha um papel essencial na governança global e na promoção da cooperação entre Estados em questões que transcendem fronteiras nacionais.

A evolução apresentada demonstra uma maior organização das relações internacionais, uma vez que estabelece parâmetros de atuação e impõe certos limites às soberanias estatais. Assim, sempre que a discussão for acerca de um determinado espaço e à manifestação da soberania territorial de um Estado neste, define-se tal

espaço “dentro” e “fora” da soberania (CASELLA, 2022, p. 16).

Esta definição é regida pelo chamado princípio da territorialidade, o qual dita a regra de que a norma é aplicada no território em que o país que a desenvolveu é soberano. Este princípio é concretizado pelo Direito Privado Brasileiro, nas disposições da Lei de Instrução às Normas do Direito Brasileiro - LINDB⁸.

Entretanto, deve-se pontuar que tal princípio não é absoluto. Há exceções que permitem, por exemplo, que uma norma processual penal brasileira seja aplicada em território estrangeiro, esse fenômeno tem o nome de extraterritorialidade e está previsto no artigo 7º do Código Penal (BRASIL, 1940).

Estas situações excepcionais estão relacionadas com crimes que refletem e ameaçam os interesses estatais, como os de segurança nacional, bens ou patrimônio públicos ou ainda em cenários já convencionados em tratados internacionais.

Sobre isso, conclui-se que o direito internacional desenvolve normas e parâmetros, para que, junto com a ação humana, exerçam a regulamentação dos diversos espaços sobre os quais foram idealizadas. A título de exemplo, a base de domínios terrestres (incluindo domínios fluviais e o lacustre), os domínios marítimos e aéreos sobre os quais os Estados exercem a sua respectiva soberania, possuem regimentos específicos que tratam cada espaço, bem como aqueles em que as soberanias são limitadas em razão de acordos internacionais, como o alto mar, o fundo oceânico, os domínios polares e o espaço exterior (CASELLA, 2022, p. 16).

Estas delimitações e regras desenvolvidas de acordo com as particularidades de cada espaço, bem como o foco nos interesses estatais são indispensáveis para a boa administração, proteção e regularização de uma nação. A falta delas implicaria numa desordem total de diversos âmbitos jurídicos, refletindo diretamente no mecanismo social.

Existem, portanto, diversas legislações que desempenham o papel crucial de regulamentar uma variedade de domínios relevantes para um Estado, seja ele

⁸ Decreto Lei nº 4.657 de 4 de setembro de 1942 (Lei de Introdução às Normas do Direito Brasileiro);

exercendo sua soberania absoluta ou na forma mitigada.

Sabe-se que as legislações são adaptadas de acordo com as necessidades de cada espaço, de forma a proteger os interesses estatais. Entretanto, ainda mais que isso, elas são de extrema relevância para a garantia de um menor potencial de conflitos entre nações, tutelando os direitos humanos e sociais, além da preservação das condições do planeta.

No contexto pós-moderno, tais normas refletem a complexidade e pluralidade das mais diversas situações enfrentadas por um Estado, por isso, foram elaboradas de modo a trazer diretrizes claras que contribuem para que o bom funcionamento social e os interesses estatais sejam garantidos. Nesse sentido, von Martens (apud CASELLA, 2022, p. 17) entende que “cabe a política julgar a respeito os perigos que ameaçam o equilíbrio e dos meios próprios para conservá-lo”.

Como já observado ao longo da história e no cenário global recente, as relações entre os Estados podem ser caracterizadas pelo confronto ou pela busca de interesses em comum por meio de princípios e normas acordados e compartilhados que tornam possível a harmonia entre os agentes.

Logo, tratando-se do estudo de espaços, sejam eles terrestres, aéreos ou marítimos, o que se analisa são os princípios, normas e procedimentos adotados por cada Estado – ou entre Estados – em prol do equilíbrio acima lapidado.

Os Estados exercem sua soberania (absoluta ou mitigada) sobre os espaços que lhes importa. Por esta razão, enfatiza-se, uma vez mais, a imprescindibilidade de que os espaços dos quais as normas tratam tenham suas respectivas delimitações de forma a estabelecer os parâmetros para a atuação de cada Estado.

Logo, a definição da base territorial como condição para o exercício das vontades de determinado Estado, tanto no plano interno como no internacional, é por onde aplicam, entre si, as leis e normas que foram consideradas obrigatórias e vinculantes pelos próprios agentes de modo a restringir o âmbito do possível exercício das atividades de soberanias nacionais, uma vez que necessária a ordenação de convivência entre

os entes que compõem o cenário internacional⁹ (CASELLA, 2022, p. 20).

Entretanto, existem ponderações acerca da concepção do direito internacional. Apesar de as definições geográficas serem indispensáveis para a atuação dos Estados no sistema mundial, o direito internacional não se resume somente a isso.

Aristóteles¹⁰ (apud CASELLA, 2022, p. 21) escreveu: "O fogo arde da mesma forma na Pérsia e na Grécia, mas as leis não são as mesmas, na Pérsia e na Grécia". Samuel Rachel (apud CASELLA, 2022, p.21), interpretando tal fala, entende a definição de direito de Aristóteles como sendo a melhor, pois, na passagem acima exposta, extrai-se que o direito natural (físico) seria aquele que decorre da natureza. Explica, ainda, que "seria aquele que em toda parte no mundo tem a mesma força e independe da vontade de um legislador".

Em síntese, o direito internacional é o responsável pelas relações entre os agentes mundiais, de forma a conciliar e regulamentar os interesses das nações, criando e protegendo a harmonia entre eles, em prol do bem-estar social mundial.

A ONU (Organização das Nações Unidas) foi a responsável pela elaboração de um dos documentos basilares das relações mundiais, a Declaração Universal dos Direitos Humanos. Nela são expostos os direitos comuns e que se estendem a todo ser humano. Em seu artigo VII, declara-se que:

Todos são iguais perante a lei e têm direito, sem qualquer distinção, a igual proteção da lei. Todos têm direito a igual proteção contra qualquer discriminação que viole a presente Declaração e contra qualquer incitamento a tal discriminação.

O direito à igualdade é direcionado a todos os seres humanos e o mesmo acontece com os Estados. Isto é, há uma simetria na qual os Estados são iguais perante o direito internacional, não havendo distinções que tornem uns soberanos a outros.

A Carta da Nações Unidas - reconhecida pelo Brasil por meio do Decreto nº 19.841 (BRASIL, 1945) – admite a aplicabilidade do Princípio da Igualdade Soberana e, mais

⁹ E. N. van Kleffens, *Sovereignty in international law* (RCADI, 1953, t. 82, p. 1-132);

¹⁰ Aristóteles, *Ética a Nicômaco* (trad. de Leonel Vallandro e Gerd Bornheim, a partir da versão inglesa de W. D. Rosá, São Paulo: Abril, 1973);

do que isso, é regida e fundamentada com base neste princípio.

Este princípio é fundamental para a garantia da estabilidade mundial, trazendo o equilíbrio entre as relações interestatais. Este cenário é o ideal para a garantia e manutenção da consonância entre nações, de forma que o contrário – posicionamento desigual – resulta em relações de poder e influência, estremecendo a paridade entre os agentes e desestabilizando a horizontalidade necessária para a ordem mundial.

Assim, o Direito do Mar é a área do direito responsável pela regulamentação e proteção dos direitos de soberania e os limites jurisdicionais conferidos aos agentes internacionais, tais quais os Estados.

Considera-se o direito do mar o conjunto das normas legais que regulam a utilização do mar, atuando na prevenção e solução de conflitos que delimitam as fronteiras e a extensão do domínio marítimo, bem como os respectivos direitos de soberania e jurisdição. Restringe-se às relações internacionais entre Estados soberanos sobre jurisdição e competência atribuídas a cada um deles no que se refere aos territórios marítimos e age, consequentemente, na prevenção e solução de conflitos entre os Estados. (MARTINS, 2013, p. 10).

Já sabendo da dimensão e relevância que a divisão dos espaços desempenha, cabe analisar cada um deles, apontando suas principais características e o poder conferido ao Estado sob a regulamentação e exploração de determinado espaço. Assim, trata-se de: águas internas, mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva, plataforma continental e alto mar.

A Convenção de *Montego Bay*, realizada na Jamaica em 1982, foi a responsável pela delimitação dos espaços marítimos e, atualmente, mesmo os países não signatários adotam as disposições por ela conferidas. O Brasil adaptou a legislação marítima através da Lei nº 8.617/93, dessa forma, todas as disposições ali conferidas são pertinentes ao Estado brasileiro.

A Constituição Federal (BRASIL, 1988) compreende o mar territorial como bem da União, ou seja, território sobre o qual o Estado exerce sua soberania:

Art. 20. São bens da União:

[...]

V - os recursos naturais da plataforma continental e da zona econômica exclusiva;

VI - o mar territorial.

O mar territorial é compreendido como a zona marítima localizada entre as águas interiores e o alto-mar. A doutrina de La Pradelle entende que o mar territorial não é necessariamente vinculado com as noções gerais geográficas, sendo uma criação do direito e, por isso, é conhecido como o “mar dos juristas” (GIBERTONI, 2014, p. 37 e 38) (MELLO, 1994, p. 1104).

A Convenção de *Montego Bay* estabeleceu as proporções do mar territorial, fixando a largura máxima de 12 milhas marítimas medidas a partir de uma linha de base - definida pela mesma convenção como a de maré mais baixa. No Brasil, o mar territorial estende-se, portanto, a 12 milhas marítimas medidas a partir da linha de baixa maré do litoral continental brasileiro

Entretanto, o mar territorial, antes da Convenção, compreendia 200 milhas marítimas. A redução para 12 milhas - aproximadamente 22 quilômetros - resultou na insatisfação de muitos países que alegavam depender das 188 milhas restantes para sua movimentação econômica. Foi assim que surgiu a Zona Econômica Exclusiva correspondente a estas 188 milhas (GIBERTONI, 2014, p. 39).

O Estado pode exercer sua soberania sobre o mar territorial, bem como sobre o espaço aéreo, leito e subsolo correspondente a ele¹¹. Entretanto, essa soberania é mitigada pelo direito de passagem inocente¹² assegurado pela mesma Convenção. Isto é, independe da autorização do Estado soberano a travessia de navios e embarcações pelo mar territorial sem entrada nas águas interiores - aquelas localizadas dentro dos limites costeiros do Estado, sendo sujeitas a jurisdição nacional - nem paradas em ancoradouros ou instalações portuárias fora das águas interiores.

A Zona Contígua tem a largura de 24 milhas marítimas medidas pelo mesmo referencial do mar territorial, a linha de base. Logo, são 12 milhas marítimas contadas a partir do limite do mar territorial. Neste trecho, o exercício da soberania estatal se resume à exploração dos recursos naturais e minerais existentes e a fiscalização e

¹¹ Art. 2º A soberania do Brasil estende-se ao mar territorial, ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao seu leito e subsolo. (Decreto nº 8.617 de 4 de janeiro de 1993);

¹² Art. 3º É reconhecido aos navios de todas as nacionalidades o direito de passagem inocente no mar territorial brasileiro. (Decreto nº 8.617 de 4 de janeiro de 1993);

repressão de todos os veículos náuticos que ali transitam¹³, não exercendo, portanto, a soberania absoluta.

A Zona Econômica Exclusiva compreende 188 milhas marítimas contadas a partir do limite do mar territorial, resultando, assim, em 200 milhas contadas a partir da linha de base – maré baixa¹⁴. Neste trecho o Brasil exerce sua soberania, entretanto limitada para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais ali presentes. Este trecho não integra o território do Estado e, por isso este não deve exercer sua soberania absoluta.

Apesar dos limites ante expostos surtirem maior efeito na prática, deve-se lembrar que a formação territorial dos continentes não se dá, exclusivamente, pela parcela submergida de terra. Isto é, os limites terrestres não “caem” em linha reta do litoral às profundezas marítimas. Daí surge o conceito de Plataforma Continental.

Ao contrário dos espaços anteriormente trabalhados, a Plataforma continental depende de aspectos oceanográficos, uma vez que sua extensão varia de região a região. Assim, a Convenção de Genebra, ocorrida em 1958, definiu o instituto através de dois critérios, o batimétrico – a plataforma estende-se até 200 metros de profundidade – e o funcional – a extensão varia de acordo com a capacidade de exploração de cada Estado¹⁵.

A Convenção de *Montego Bay* determinou que o limite de extensão longitudinal da Plataforma Continental é o mesmo da Zona Econômica Exclusiva, ou seja, 200 milhas contadas a partir da linha de base, entretanto, em casos em que a extensão geográfica da plataforma exceder tal metragem, a borda exterior será o limite, desde que não

¹³ Art. 4º A zona contígua brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

Art. 5º Na zona contígua, o Brasil poderá tomar as medidas de fiscalização necessárias para:
- evitar as infrações às leis e aos regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários, no seu territórios, ou no seu mar territorial;
- reprimir as infrações às leis e aos regulamentos, no seu território ou no seu mar territorial.

¹⁴ Art. 6º A zona econômica exclusiva brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial;

¹⁵ Artigo 1º da Convenção de Genebra – Convenção sobre a Plataforma Continental;

ultrapasse 350 milhas marítimas¹⁶.

Assim, apesar de os limites do mar territorial e da plataforma continental se confundirem – vez que integram, praticamente, o território do Estado costeiro – o regime jurídico estabelecido nos dois espaços difere. Isto é, o Estado costeiro exerce sua soberania sobre a plataforma continental, entretanto, somente para efeitos de exploração e aproveitamento dos recursos naturais ali existentes. Tal fator implica na necessidade de consentimento deste Estado para que outro possa praticar atividades de exploração nesta área (GIBERTONI, 2014, p. 40 e 41).

Assim, ainda sobre o direito estatal de exercer a soberania sobre a plataforma continental, existem algumas ressalvas, como a limitação referente às águas sobrejacentes e ao espaço aéreo:

Embora sejam assegurados uma série de direitos ao Estado costeiro no que diz respeito à plataforma continental, estes não afetam o regime jurídico das águas sobrejacentes e do espaço aéreo. Logo, o exercício dos direitos do Estado costeiro sobre a plataforma não deve afetar a navegação ou outros direitos e liberdades dos demais Estados. (OBREGÓN, GUAITOLINI, 2019, p. 651).

A plataforma continental pode ser compreendida como uma extensão do território do Estado costeiro. Como já anteriormente exposto, o artigo 76 da Convenção de *Montego Bay* determina que a extensão da plataforma continental é de 200 milhas marítimas, entretanto, em alguns casos a extensão do território do Estado ultrapassa este limite, sendo possível que estes países pleiteiem pela extensão até o limite de 350 milhas marítimas. Em 17 de maio de 2004, por exemplo, o Brasil apresentou seu pedido de extensão da plataforma continental às Nações Unidas.

Por fim, é imprescindível que se adentre nas especificações do último espaço marítimo a ser tratado no presente trabalho, o Alto Mar. Este instituto compreende todo o espaço marítimo que não seja os que integram a Zona Econômica Exclusiva, o Mar Territorial e as águas interiores dos Estados.

O artigo 87 da mesma convenção determina que o Alto Mar é aberto a todos os Estado, litorâneos ou não, não estando sujeito a soberania de nenhum Estado, assim,

¹⁶ Artigo 76 da Convenção sobre o Direito do Mar;

todas as atividades que ali ocorrem são submetidas aos regulamentos do Direito Internacional.

Assim como determina a redação do artigo supracitado, caracterizam o Alto Mar a liberdade de navegação, sobrevoo, pesca, investigação científica, instalação de cabos e dutos submarinos, construção de ilhas artificiais e outras instalações permitidas pelo direito internacional.

A partir das considerações acima delimitadas, é possível observar que a soberania dos Estados varia de acordo com o espaço marítimo, bem como das atividades praticadas. Assim, reforça-se a imprescindibilidade da determinação precisa das delimitações compreendidas por cada área, uma vez que isso implica diretamente na atuação de cada país.

2.1.2 Elo jurídico com o Estado de Bandeira: ligação genuína e ligação de conveniência

Como já trabalhado no subtópico 2.1.1 do presente trabalho, os navios carregam a nacionalidade do Estado no qual foi registrado. Esta é uma prática rudimentar e tem antecedentes até mesmo no Direito Romano, mas, apesar disso, a aplicabilidade do conceito de nacionalidade é recente, tendo se dado através de tratados de paz:

Os tratados de amizade, cooperação econômica e navegação, datados do início dos anos 1800, traziam a noção de que os navios, pertencentes aos Estados membros, possuíam a nacionalidade destes Estados (STEIN, 2011).

Como já sabido, o instituto da nacionalidade é tipicamente direcionado ao vínculo de uma pessoa (cidadã) a um Estado, entretanto, tratando-se de navios, mesmo este estando sujeito ao direito de propriedade, a ele é atribuído uma nacionalidade, ou seja, um vínculo, com o Estado em que foi registrado, sendo considerado uma extensão da jurisdição de determinado país.

Apesar de ser um objeto sujeito às determinações inerentes à propriedade pública ou privada, o navio, diante do Direito do Mar, não está diretamente vinculado aos seus proprietários, mas sim ao Estado cuja bandeira é hasteada (LUCCHINI; VÖELCKEL, 1996, p. 44).

Por esta e outras razões – mais adiante trabalhadas – é que a admissão do registro de uma embarcação sob a nacionalidade de um Estado deve estar sujeita a critérios minuciosos e bem fundamentados de forma que tragam segurança ao país cedente.

O registro das embarcações sob a nacionalidade de determinado Estado permite o gozo de uma série de direitos, inclusive, da proteção dos navios perante a tratados internacionais e da garantia de beneficiar-se da proteção diplomática do Estado de registro. Entretanto, também faz com que sejam impostas obrigações – vez que, sendo extensão do território, está sujeito à jurisdição do Estado – assim, deve obedecer às determinações dos tratados internacionais consentidos, além das legislações internas referentes a questões tributárias, trabalhistas, sanitárias, ambientais etc.

A permissão concedida à embarcação para arvorar a bandeira de determinado Estado – estar registrado sob sua nacionalidade – implica no estabelecimento de um responsável pela fiscalização. Trata-se de um ato de soberania, sendo o Estado responsável pelo controle das atividades praticadas pela embarcação. A nacionalidade de um navio implica, ainda, diretamente na responsabilização de determinado Estado perante o Direito Internacional (DA SILVA; TOLEDO, 2016, p. 169).

Neste sentido é a determinação dada pelo artigo 91 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar:

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. Todo Estado deve fornecer aos navios a que tenha concedido o direito de arvorar a sua bandeira os documentos pertinentes.

A partir da análise do dispositivo acima apresentado, pode-se verificar a necessidade da existência de um vínculo substancial entre a embarcação e o navio. Assim, apesar de a atribuição de nacionalidade de um Estado a uma embarcação depender dos critérios impostos pelo país, partindo assim de um ato soberano, deve verificar um elo genuíno entre os institutos.

Não obstante a imposição acima mencionada ser extraída de uma disposição legal, a compreensão do vínculo substancial ou genuíno é carente e deficitária, uma vez que

não há uma conceituação delimitada de tal noção. Nesse sentido, a “exigência de vínculo substancial (*genuine link*) entre o Estado e o navio é considerada vaga, em sua formulação, e tem dado lugar a interpretações abusivas” (ACCIOLY; CASELLA; SILVA, 2008, p. 607).

A falta de delimitações sólidas e padronizadas dos requisitos de obtenção da nacionalidade de um Estado, inclusive a carência de consolidação do que se compreende como vínculo substancial, torna esta atividade frágil e, conseqüentemente, propensa a se tornar gênese de inúmeras disfunções para o Estado bandeira.

Como já trabalhado anteriormente, e definido pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, em seu artigo 94, §1º, “todo Estado deve exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e seu controle em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvoem a sua bandeira”.

Essa é a disposição legal que mais se aproxima do norteammento do conceito de vínculo substancial, compreendendo, portanto, que as funções jurisdicionais e administrativas do Estado sob a embarcação estão diretamente vinculadas com a noção de nacionalidade.

2.2 BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

Como abordado anteriormente, as embarcações possuem - além de outros meios de identificação, como o nome - nacionalidades. Estas características têm como principal objetivo, sobretudo no que se refere a sua função jurídica, identificar quem é o titular das responsabilidades inerentes a prática da atividade, ou seja, responsabilidades penais, civis, administrativas e ambientais.

A nacionalidade se dá por meio do registro da embarcação. Assim, existem dois tipos de registro, os fechados e os abertos. Os primeiros, registros fechados, são caracterizados pela igualdade entre a nacionalidade do navio e de seu proprietário. Ou seja, os Estados que cedem sua nacionalidade através do registro fechado permitem que os cidadãos nativos façam o registro da embarcação em seu território tendo, conseqüentemente, a implicância das respectivas normas jurídicas. (DA SILVA;

TOLEDO, 2016, p. 171).

Entende-se que este tipo de registro é responsável pelo equilíbrio das relações internacionais, isto é, os Estados detém maior controle das atividades praticadas, mitigando a responsabilização por eventuais danos decorrentes da prática da atividade marítima. Em outras palavras, a coincidência entre a nacionalidade do navio e do proprietário permite que o Estado disponha de maior segurança jurídica, uma vez que limita a cessão da nacionalidade aos proprietários nacionais.

Ao contrário do registro fechado, os Estados que adotam o sistema de registro aberto não exigem que haja um vínculo jurídico entre a embarcação e o proprietário. A desnecessidade de tal exigência resulta na enorme quantidade de registros sob a sua bandeira, vez que a cessão de sua nacionalidade encontra pouquíssimos obstáculos.

É utópico acreditar que um país adepto a este sistema seja capaz de exercer seu poder e dever de fiscalização sobre todas as embarcações ali registradas. Este fenômeno é o responsável pela frequente turbulência observada no cenário internacional, em que embarcações que exercem a atividade de forma precária, violando legislações internas e internacionais, são causadoras de acidentes marítimos, violação de direitos humanos, prática de crimes tributários etc.

A doutrina entende esta prática como sendo as chamadas bandeiras de conveniência. Este instituto consiste na cessão da nacionalidade pelo Estado de registro aberto, possibilitando a prática de atos que afastam totalmente o vínculo jurídico e efetivo entre a embarcação e o Estado, isto é, o navio é registrado sob a bandeira de um país que não exerce, de forma devida, seu dever de fiscalização, se beneficiando, assim, de questões tributárias, trabalhistas, ambientais, penais e civis (LUCCHINI; VÖELCKEL, 1996 p. 50-51 e p. 64).

Neste sentido é o entendimento de Oswaldo Agripino de Castro Júnior: a “bandeira de conveniência é o registro de navio em país para reduzir o pagamento de tributos, custos de tripulantes, segurança e manutenção do navio” (DE CASTRO JUNIOR, 2011. p. 581-620 e p. 594).

Assim, é possível compreender que a prática deste instituto compreende uma atividade de inúmeros riscos, visto que os Estado bandeira optam por deixar de exercer o seu maior dever, o de fiscalização, resultando na frequente violação de

direitos, trazendo prejuízo não somente à comunidade interna, mas também à internacional.

Um dos grandes precursores da prática deste instituto foram os proprietários de navios dos Estados Unidos. Isto se dá pelo evidente rigor dos critérios exigidos pelo país para os registros de embarcações sob a sua bandeira. Assim, este grupo passou a buscar um país onde seria conveniente o registro de suas embarcações, o Panamá.

Entre 1915 e 1922, este país [Estados Unidos] teve uma política agressiva de criação de uma marinha mercante forte e uma série de novas medidas foi implementada pelo American Bureau of Shipping que forçou a própria marinha mercante norte-americana a buscar alternativas. A primeira delas encontrou abrigo na ajuda da criação do registro aberto do Panamá (STEIN, 2011, p. 53).

Assim, na tentativa de evitar as consequências da disseminação das bandeiras de conveniência, alguns países, incluindo o Brasil, passaram a permitir, excepcionalmente e dentro do sistema de registros fechados, um segundo registro.

Este instituto tem como principal objetivo manter a quantidade de navios registrados sob a bandeira do Estado, vez que esta atividade, se regularizada e fiscalizada, representa grande benefício às nações. Para isso, os Estados permitem que as embarcações que possuem registro de uma nacionalidade anterior realizem um novo registro sob a sua bandeira, desde que atendendo os requisitos estabelecidos pelo país.

Assim, os objetivos dos Estados que adotam o segundo registro são:

[...] impedir a evasão da frota nacional para os países de registro aberto, fortalecer a marinha mercante nacional, retorno dos navios registrados nos países de bandeiras de conveniência, maior desenvolvimento da indústria da navegação (GIBERTONI, 2005, p. 63).

2.2.1 Interferência das Bandeiras de Conveniência na Seara Ambiental Trabalhista do Estado bandeira

As bandeiras de conveniência passaram a se tornar prática recorrente a partir do início da década 1940, visto que eram utilizadas como estratégia política desenvolvida pelos Estados Unidos, antes de sua participação na Segunda Guerra Mundial. A dinâmica se resumia em auxiliar a marinha do Reino Unido em seu combate contra a Alemanha,

mas, para isso, necessitava permanecer protegido, permitindo que os proprietários dos navios estadunidenses registrassem suas embarcações sob a bandeira panamenha. Assim, não haveria meios de identificar a origem do comércio que auxiliava no desenvolvimento do conflito armado (SARDINHA, 2013).

O cenário atual é caracterizado pelo intenso uso das bandeiras de conveniência. Atualmente, aproximadamente 65% das embarcações registradas mundialmente são inscritas sob a bandeira de Estados de Conveniência. Os cinco países que detêm maior número de registros sob este sistema são o Panamá, Libéria, Grécia, Bahamas e Ilhas Marshall (STEIN, 2011, p. 172).

Destes 65%, aproximadamente 23% são registrados sob a bandeira panamenha, sendo este país considerado o Estado de maior número de registros abertos do mundo. Apesar disso, apenas 25% dos proprietários das embarcações são panamenhos, sendo os outros 75% estrangeiros (MUNIZ, 2009).

Os dados anteriormente citados são capazes de demonstrar a densidade da utilização deste meio de registro. Estas taxas advêm nos inúmeros benefícios trazidos pelo registro em países de baixa fiscalização e regulamentação. Dentre estes benefícios estão a facilidade de registro - imposição de critérios mínimos -, isenção de impostos ou alíquotas reduzidas, possibilidade de empregar mão de obra barata e, como já visto, desnecessidade de verificação de vínculo efetivo entre o Estado e a embarcação.

Entende Oswaldo Agripino de Castro Júnior que a estratégia para o uso de bandeiras de conveniência é “é buscar espaços não regulados ou de má qualidade regulatória, para que seus navios sejam registrados. O país de registro determina as normas que aplicam ao navio (Lei pavilhão)” (DE CASTRO JUNIOR, 2011. p. 581-620. p. 594-595).

Como já visto, tal prática acarreta diversos benefícios, principalmente econômicos para os armadores. Entretanto, é por causa dela que o cenário marítimo internacional atual é repleto de falhas e catástrofes que impactam drasticamente em diversos âmbitos da comunidade mundial.

A falta de fiscalização e controle dos Estados possibilita a navegação de navios que não possuem a mínima estrutura necessária para a atuação na atividade. Este fator é

um dos principais causadores de acidentes marítimos atualmente gerando, consequentemente, degradação e poluição ambiental.

Em seguida traz o conceito de degradação e de poluição ambiental, sendo a primeira a alteração adversa das características do meio ambiente; e, por sua vez, a poluição, a degradação da qualidade ambiental resultante de atividades que direta ou indiretamente prejudiquem a saúde, a segurança e o bem-estar da população, criem condições adversas às atividades sociais e econômicas, afetem desfavoravelmente a biota ou as condições estéticas ou sanitárias do meio ambiente e lancem matérias ou energia em desacordo com os padrões ambientais estabelecidos (CAMPOS, 2017, p. 72).

Como é sabido, a comercialização de minério e petróleo se dá, majoritariamente, pela via marítima, mais especificamente pelos navios chamados de Ore-Oil. O transporte marítimo passou a representar a movimentação de quase 70% de carga marítima, sendo que 90% deste referencial é destinado ao transporte de óleo e derivados (OBREGÓN, 2020, p. 74)

Assim, a combinação do transporte marítimo de cargas de óleo e derivados com a precária estrutura dos navios registrados sob bandeiras de convivência implicam no crescimento exponencial de acidentes marítimos, mais especificamente, derramamentos de óleo.

As catástrofes ambientais mencionadas anteriormente impactam diretamente e, vale dizer, drasticamente, no equilíbrio ecológico global. O derramamento das cargas transportadas no oceano afeta os seres vivos e espécies marítimas, se tornando pauta de preocupação da comunidade internacional, sendo necessário a elaboração de inúmeros acordos internacionais e legislações que tratam da questão, atribuindo responsabilidade, providências e sanções.

Assim, a Declaração das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente de 1972 (Declaração de Estocolmo), foi o estopim para o desenvolvimento de uma cadeia de Convenções que tratam sobre a poluição advinda da prática da atividade marítima; algumas delas são:

- Convenção Internacional sobre Responsabilidade Civil por Dano Causado por Poluição por Óleo (CLC/69);
- Convenção Internacional sobre Preparo, Resposta e Cooperação em Caso de Poluição por Óleo, de 1990 (OPRC/90);

- Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento de Água de Lastro e Sedimentos de Navios.

Assim, resta evidente a necessidade de legislações rígidas e criteriosas, visto que a negligência dos agentes que compõe esta prática traz consequências irreversíveis ao planeta, mas também aos Estados. Apesar de os danos ambientais representarem maior malefício em termos de impacto mundial, ainda existem outras práticas dentro da atividade marítima que geram reflexos estrondosos.

Conforme anteriormente evidenciado, são muitos os benefícios destinados aos armadores que optam por registrar sua embarcação em uma bandeira de conveniência, entre eles a falta de proteção dos trabalhadores.

Para milhares de trabalhadores marítimos, ainda hoje a vida no mar significa escravidão, e seu ambiente de trabalho é um navio de escravos (ICONS, apud ZANOTELLI; MOSCHEN, 2022, p. 43). Tal afirmação é capaz de revelar, minimamente, o cenário dos trabalhadores de embarcações.

É fato que, durante séculos e até os dias atuais, os trabalhadores marítimos carecem de amparo de qualquer regulamentação que exija o mínimo de proteção aos seus direitos. A atividade marítima é costumeiramente marcada pela hierarquização, carregando grande semelhança com as atividades militares, apesar disso, a regulamentação deste sistema, bem como as regras à bordo e principalmente os direitos da tripulação são derivas da cotidiano no mar (ZANOTELLI; MOSCHEN, 2022, p. 44).

Assim, em um passado não tão distante, as regras e penalidades impostas eram elaboradas e aplicadas com base na vivência no mar, caracterizando um cenário de extrema insegurança e com incontáveis violações dos direitos humanos da tripulação.

Ressaltam Fitzpatrick e Anderson (2005) que as sanções aplicadas a bordo – muito mais rigorosas e graves que as penalidades usuais a outros tipos de trabalhadores – costumavam abarcar desde supressão de salários a agressões físicas, sendo ainda hoje gradativamente substituídas pelas devidas sanções trabalhistas e administrativas previstas em ordenamentos legais (ZANOTELLI, MOSCHEN, 2022, p. 44 e 45).

Grande parte dos trabalhadores marítimos estão sujeitos a tais situações devido a ambiciosidade de empresas que visam, sobretudo, a lucratividade, visto que a atividade marítima é caracterizada, também, pela grande movimentação econômica.

Devido à falta de regulamentação e fiscalização já anteriormente destrinchada, a composição da tripulação do navio não está sujeita a nenhum tipo de restrição, sendo composta por trabalhadores de países distintos. Estes trabalhadores são contratados por intermédio das grandes empresas que, por grande maioria das vezes, não estão preocupadas com o bem-estar social, visto que seu propósito é econômico. Assim, os obreiros assinam contratos redigidos em língua estrangeira, obscuros, ambíguos e cercado de ilegalidades, os inserindo diretamente em uns cenários hostis e, por pouco, escravocratas.

Apesar da existência de direitos que variam de acordo com a aplicação das regulamentações internas dos Estados bandeira, os direitos humanos encontram-se acima daqueles constitucionalizados. Isto é, mesmo que muitos armadores optem por registrar suas embarcações sob a nacionalidade de países que possuem maior flexibilização regimental e, conseqüentemente, mínima fiscalização - visando o melhor proveito econômico - ainda há de se observar a obrigatoriedade referente aos direitos humanos, acima de qualquer regulamentação interna.

No plano do mundo interconectado em rede e da globalização internacional, a ênfase é a dicotomia entre direitos fundamentais positivados (constitucionalizados) nacionalmente e direitos humanos superiores, supostamente válidos em si mesmos, acima das constituições dos Estados nacionais e, por isso, válidos internacionalmente (ADEODATO, 2012, p. 155).

A problemática acima exposta representa mais uma das inúmeras consequências da prática costumeira da adoção de registros abertos. A negligência estatal e até internacional é responsável por reflexos nas mais diversas áreas sociais. Os impactos ambientais prejudicam diretamente o planeta, condição para a existência humana. As diversas violações de direitos humano fundamentais enfrentadas pelos trabalhadores marítimos refletem não só na individualidade, mas sim em uma classe inteira, merecendo que deixe de ser acobertada e passe a ser tratada com legítima preocupação, uma vez que representa o exercício da cidadania. Assim ensina o professor Daury Cesar Fabríz (2010, p. 12):

Os direitos humanos fundamentais constituem a principal garantia com que a cidadania conta para que seja exercitada em sua plenitude, nos âmbitos político, social e econômico. É no Estado Democrático que se encontra a possibilidade desses direitos resguardarem a integridade e a promoção da pessoa humana nos planos individual, social e difuso.

A necessidade de proteção dos direitos humanos tornou-se latente após os eventos consagrados no século XX, momento em que a população humana mundial

experenciava violações drásticas de direitos fundamentais já anteriormente previstos. Com o passar dos eventos catastróficos - tais como a Segunda Guerra - e as consequências deles advindas, os direitos fundamentais passaram a, de fato, serem cultivados. Este é o entendimento do professor Nelson Camatta Moreira (2007, p. 175):

[...] A preocupação com os direitos do homem passa a ocupar um lugar de destaque para os Estados, ou seja, juntamente com o processo de normatização do Direito, descrito alhures, aparece a preocupação com a afirmação normativa dos direitos fundamentais, consagrados pelas Constituições e pelos tratados internacionais, culminando, a partir da segunda metade do século XX, com o chamado Direito Internacional dos Direitos Humanos (DIDH). 13 Esses direitos, vistos como imemoriais, devem ser recordados mais que promulgados. Além disso, os direitos fundamentais apareceram na modernidade, principalmente na metade do século XX, como questionamentos de determinadas atos (atrocidades) que marcaram o convívio humano. 14 A partir desse questionamento, como sugere Ost, é possível ligar o futuro. 15 Na modernidade, portanto, a noção de direitos fundamentais está imbricada com a atuação estatal, seja negativa (absenteísta), seja positiva (promovedora).

Assim, o que se observa é que o cenário encontrado pelos trabalhadores marítimos configura, na verdade, um retrocesso jurídico e social, em que os direitos fundamentais e humanos passam, novamente, por uma série de violações, omissões, desamparos, assim como aqueles direcionados ao escopo ambiental acima elucidado.

2.3 A IMPORTÂNCIA DO ELO ENTRE O ESTADO E A EMBARCAÇÃO

A prática do comércio marítimo, como já sabido, é uma das mais lucrativas, gerando movimentação econômica em diversas áreas, visto que, atualmente, a grande maioria, se não toda a população, está inserida em um meio em que o consumo é uma prática inerente a sobrevivência. Isto é, as embarcações são as responsáveis pelo transporte de diversos insumos que estão presentes na vida cotidiana, como o petróleo, alimentos, veículos, eletrônicos, roupas e muito mais.

Assim, esta atividade é a responsável por consequências que podem e devem sofrer interferências, vez que superam os aborrecimentos de uma atividade cotidiana e passam a gerar reflexos estrondosos na esfera da sobrevivência e da qualidade da vida humana.

O meio ambiente é afetado por grande parte das atividades humanas como, por

exemplo, a emissão dióxido de carbono gerado pela queima de combustíveis fósseis, como gasolina, carvão e gigantesca proporção da produção de lixo, mas, o que é pouco noticiado e muito recorrente são os desastres gerados pelo comércio marítimo, advindos da precariedade das condições fiscalizadoras e regulamentadoras.

Além disso, esta atividade gera efeitos negativos a proteção dos direitos fundamentais e humanos dos trabalhadores marítimos que, por muitas vezes, são submetidos a ambientes abusivos, violentos e precários.

Logo, faz-se mais do que necessário que providências sejam tomadas para que os efeitos desta atividade tão importante sejam, ao menos, mitigados e, como discutido ao longo do presente trabalho, o elo jurídico entre as embarcações e os Estados bandeiras é capaz de minimizar tais implicações.

O vínculo é apenas uma das maneiras de reduzir os prejuízos causados por tal prática. O estreitamento de tal elo implica na exigência de maior rigor dos critérios estabelecidos pelos Estados para a concessão de sua nacionalidade, desta maneira, o poder/dever de fiscalização e regulamentação tornam-se iminentes.

Conclui-se, com isto, que as fiscalizações recorrentes, combinadas com a regulamentação sólida e a possibilidade de responsabilização dos Estados são indispensáveis para a prática saudável deste comércio, devendo ser buscada e, em algum tempo, atingida, uma vez que o cenário atual é insustentável para a manutenção da qualidade da vida humana.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O principal objetivo deste estudo é o de lançar luz sobre uma atividade que não só impulsiona a economia global, mas também se insere profundamente em todos os aspectos da vida moderna, abrangendo principalmente o transporte de mercadorias essenciais, mas também se estendendo ao turismo de lazer. No entanto, apesar de sua relevância, o setor marítimo enfrenta uma série de desafios complexos que exigem uma análise aprofundada e soluções eficazes.

Uma dessas questões centrais, como visto, é o uso das bandeiras de conveniência, acima trabalhadas, um fenômeno que levanta preocupações significativas no contexto da regulação e segurança marítima, refletindo em diversas vertentes, como a social, cultural e ambiental e econômica. Essas bandeiras, também conhecidas como registros abertos, muitas vezes são associadas a práticas que comprometem a segurança dos navios, o bem-estar dos tripulantes e o meio ambiente marinho.

Para além, as consequências advindas da prática das bandeiras de conveniência deixa de afetar somente o direito de navegação e as áreas acima expostas, e passa, a afetar, de mesmo modo, a soberania dos países, e economia da atividade de transporte marítimo e até mesmo o comércio. Os navios registrados sob a bandeira de conveniência não colaboram, efetivamente, com a economia do país de registro, mas são responsáveis pela fiscalização e regulamentação – que, como visto, praticamente inexistem (MARTINS, 2013, p. 27).

Para lidar com esses desafios, é crucial fortalecer os laços entre as embarcações e os Estados bandeiras. Isso envolve a adoção de critérios rigorosos e a implementação de medidas que incentivem uma relação mais estreita e responsável entre as partes envolvidas.

Além disso, é fundamental reconhecer a importância do controle estatal e da fiscalização do comércio marítimo e, para além, revisar as legislações atinentes a concessão da nacionalidade, elaborando critérios sólidos. Quanto mais próximo for o monitoramento das operações marítimas, mais eficaz será a prevenção de práticas ilegais e o combate à exploração desenfreada dos recursos marinhos e da mão de obra humana.

Embora o fortalecimento desses vínculos e a implementação de medidas regulatórias

possam, em alguns casos, implicar em uma redução dos lucros obtidos por meio de práticas questionáveis, é imperativo priorizar a segurança, a sustentabilidade e o bem-estar global sobre os interesses puramente econômicos. Somente assim poderemos alcançar um futuro mais seguro e sustentável para o comércio marítimo e para o planeta como um todo.

REFERÊNCIAS

ACCIOLY, H.; SILVA, G. E. N.; CASELLA, P. B. **Manual de direito internacional público**. 18. ed. São Paulo: Saraiva, 2008.

ADEODATO, J. M. **Direito à Saúde e o Problema Filosófico do Paternalismo na Bioética**. Revista de Direitos e Garantias Fundamentais, Vitória, n. 11, jan./jun. 2012.

BRASIL. **Código Penal**. Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940. Rio de Janeiro, RJ.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil**. 1988. Brasília, DF.

_____. Decreto 1.530, de 22 de junho de 1995. **Convenção das Nações Unidas Sobre Direito do Mar de 1982**. Brasília, DF.

_____. Decreto nº 15.788, de 8 de novembro de 1922. Rio de Janeiro, RJ.

_____. Decreto nº 19.841 de 22 de outubro de 1945. Brasília, DF.

_____. Decreto nº 87.648, de 24 de setembro de 1982. Brasília, DF.

_____. Decreto nº 99.165 de 12 de março de 1990. Brasília, DF.

_____. Lei nº 7.652 de 3 de fevereiro de 1988. Brasília, DF.

_____. Lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997. Brasília, DF.

_____. Lei nº 9.966, de 28 de abril de 2000. Brasília, DF.

CAMPOS, I. Z. A. **Responsabilidade administrativa marítima ambiental: uma análise do tribunal marítimo**. Universitas Jus, Brasília, v. 27, n. 3, 2017.

CASELLA, P. B. **Direito internacional dos espaços: conceitos basilares, domínio terrestre, fluvial e marítimo**. t.1. (Coleção tratado de direito internacional). Grupo Almedina, 2022. E-book. ISBN 9786556275116. Disponível em: <https://integrada.minhabiblioteca.com.br/#/books/9786556275116/>. Acesso em: 18 abr. 2024.

_____. **Introdução ao estudo do direito: Ensaio didáticos** (orig. publ. 2008, prefácio João G. Rodas). São Paulo: Editora dos Editores, 3ª Ed., 2019.

DA SILVA, M. E. R. A.; TOLEDO, A. P. **Vínculo substancial e as bandeiras de conveniência: consequências ambientais decorrentes dos navios com registros abertos**. Revista de Direito Internacional, Brasília, v. 13, n. 2, 2016.

DE CASTRO JUNIOR, O. A. **Segurança marítima e bandeiras de conveniência: possibilidades de regulação**. In: DE CASTRO JUNIOR, O. A. (Coord.). **Direito marítimo, regulação e desenvolvimento**. Belo Horizonte: Fórum, 2011.

FABRIZ, D. C. Editorial. **Revista de Direitos e Garantias Fundamentais**. Vitória: n. 7, p. 11-12, 2010. Disponível em: <https://doi.org/10.18759/rdgf.v0i7.76>. Acesso em: 29 abr. 2024.

GIBERTONI, C. A. C. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

_____. **Teoria e prática do direito marítimo**. 3 ed atualizada, revista ampliada Rio de Janeiro: Renovar, 2014. 823 p., 23cm. ISBN 978-85-7147-859-6.

LUCCHINI, L.; VOELCKEL, M. **Droit de la mer**. Paris: Pedone, 1996. v. 2. t. 2.

MARTINS, E. M. O. **Curso de Direito Marítimo**. V. I. 4. ed. Barueri, SP: Manole, 2013.

MARTINS, F. A. D. **Bandeiras de Conveniência**: uma realidade inconveniente. Monografia (Bacharelado) - Centro de Instrução Almirante Graça Aranha, Rio de Janeiro. 2013.

MELLO, C. D. A. **Alto-mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

MOREIRA, N. C. **A função simbólica dos direitos fundamentais**. Revista de Direitos e Garantias Fundamentais, Vitória, n. 2, p. 163-191, 2007. Disponível em: <https://doi.org/10.18759/rdgf.v0i2.45>. Acesso em: 4 nov. 2023.

MUNIZ, R. **A nacionalidade do navio à luz da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982**: o vínculo efetivo entre o Estado e o navio. Dissertação (Mestrado) – Universidade do Vale do Itajaí, Itajaí, 2009.

OBREGÓN, M. F. Q.; GUAITOLINI, F. L. **A extensão da plataforma continental brasileira além das 200 milhas marítimas**: oportunidades e desafios. Revista Quaestio Iuris. vol.12, nº 04, Rio de Janeiro. 2019.

_____. **Direito Marítimo Ambiental: Dever fundamental de proteção do meio ambiente marinho no âmbito nacional e internacional**, [S.L], Fórum, 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**, 1948. Paris, França.

SARDINHA, A. **Registo de navios Estados de bandeira**. Lisboa: Colecção Mar Fundamental, 2013.

STEIN, M. A. **Bandeiras de Conveniência**: análise jurídica e econômica. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011.

ZANOTELLI, A. G. C.; MOSCHEN V. R. B. **A efetivação dos direitos dos trabalhadores marítimos no contexto dos navios de bandeira de conveniência**. Revista Eletrônica do TRT-PR. Curitiba: TRT-9ª Região. 2022.